Thierry Meyssan

Il Pentagate

ALTRI DOCUMENTI SULL'11 SETTEMBRE

Le Pentagate © 2002

Introduzione

Analisi di una menzogna di guerra

L'incredibile menzogna ambiva a smascherare le incoerenze della versione ufficiale degli attentati dell'11 settembre 2001 e a far conoscere un punto di vista diverso su questi avvenimenti.

I giornali francesi che lo hanno denigrato hanno concentrato i loro attacchi sul primo capitolo dedicato all'attentato al Pentagono. In mancanza di argomenti per difendere la versione ufficiale, hanno messo in dubbio prima l'attendibilità e la sincerità dell'autore, poi l'intelligenza dei lettori.

L'incredibile menzogna si accontentava di osservare l'impossibilità materiale del *crash* di un Boeing 757 sul Pentagono, senza spiegare la natura esatta dell'attentato. Non traeva nessuna interpretazione politica dai fatti. Per indurre i cittadini a una ulteriore lettura critica delle dichiarazioni ufficiali, si limitava a rilevare che il governo degli Stati Uniti aveva iniziato a mentire sin dalla mattina dell'11 settembre.

Grazie all'aiuto dei nostri lettori e di alcuni nostri colleghi giornalisti, che ci hanno trasmesso dei documenti e confidato le loro interpretazioni personali, abbiamo continuato la nostra inchiesta. Gli elementi che presentiamo oggi non sono il seguito *dell'Incredibile menzogna,* ma un supplemento d'inchiesta sull'attentato al Pentagono e sul modo in cui tutti noi siamo stati fuorviati dai servizi di informazione del dipartimento della Difesa.

Un frammento di troppo

Un frammento del Boeing 757-200 del volo American Airlines 77 è stato ritrovato sul prato del Pentagono, l'11 settembre 2001. L'inchiesta di Thierry Meyssan va in fumo. Il dubbio non è più lecito: l'aereo si è

VISIT…

veramente schiantato sul dipartimento della Difesa. Chiudete il libro.

Ma i giornali che hanno pubblicato la fotografia di questo frammento come elemento di prova hanno forse bruciato alcune tappe, poiché non hanno proceduto alle verifiche più elementari. Sembra che abbiano scoperto, infatti, un frammento di cui il Pentagono stesso non conosceva l'esistenza. Del resto, nessuno sa dire a quale parte del Boeing questo frammento possa appartenere.

La scheggia di un aereo "polverizzato", "fuso", "gassificato"

La celebre fotografia è stata scattata da Mark Faram, fotoreporter dell'agenzia CNA, e pubblicata, inizialmente, dal *Navy Times* (vedi inserto fotografico pagina XVI). È stata pubblicata per la prima volta in Francia da *Le Monde,* il 21 marzo 2002. In seguito, molti giornali l'hanno riproposta a colori e a piena pagina.

Questa fotografia mostra un pezzo di lamiera storto, bianco e rosso, che assomiglia a un frammento di aereo. Secondo tutti i giornali che parlano della vicenda, questa immagine rappresenta molto di più: è la prova fotografica che il volo AA77 si è schiantato sul Pentagono, dato che, naturalmente, si tratta di un relitto del Boeing 757-200 dell'American Airlines.

In quell'occasione è stato *Le Monde* a dare il "là", pubblicando la fotografia in cima a una pagina intitolata *"Internet fa circolare una notizia stravagante sull'11 settembre"* con la seguente didascalia: *"Questa foto è stata scattata da un fotografo militare del* Navy Times, *l'11 settembre 2001. Secondo l'agenzia Associated Press (AP) che l'ha diffusa, la fotografia mostra un pezzo dell'aereo sull'eliporto ovest del Pentagono. AP precisa che i frammenti sono stati scagliati dall'impatto fino all'autostrada vicina. Si tratta di uno dei rari documenti disponibili nelle agenzie fotografiche. Mark Faram, autore dello scatto, ha confermato la sua autenticità a* Le Monde, *martedì 19 marzo".*

L'editoriale del giornale, pubblicato lo stesso giorno, è ancora più categorico su ciò che la redazione pensa dell'immagine: *"Alcuni testimoni hanno visto l'aereo poco prima che si schiantasse sul Pentagono, una foto mostra persino un pezzo di fusoliera a un centinaio di metri dall'edificio".*

Allo stesso tempo, e senza temere le contraddizioni, il giornale rassicura i lettori sorpresi dalla carenza di prove materiali della presenza dell'aereo:

alcuni esperti - anonimi - spiegano che l'apparecchio si è disintegrato nello schianto e, per di più, si è fuso. *"L'impatto è avvenuto con grande forza, provocando la polverizzazione dell'apparecchio",* fa notare uno di loro, *"ed è stato seguito immediatamente da un incendio. Diversamente dalle automobili, gli aerei sono composti principalmente da alluminio che entra in fusione a 600°C, e le strutture dell'apparecchio potrebbero essersi fuse".*

In seguito, altri giornali riprendono questo argomento, benché sia in contraddizione con la foto del presunto frammento. *"Qual è la causa dell'assenza delle ali? Gli esperti sono categorici: essendo fabbricate in alluminio, si sono semplicemente fuse nell'incendio",* commenta *Marianne.*

Perché no? Allora, però, si dovrebbero trovare cento tonnellate di metallo fuso. Ma non è così. Per spiegare questo mistero, si comunica al lettore che la temperatura ha raggiunto il punto di gassificazione. *"L'intensità del calore causato dalla deflagrazione può tranquillamente disintegrare l'apparecchio. Meyssan forse non lo sa, ma a 3000° l'alluminio si trasforma in gas!",* insegna dottamente *Entrevue.*

Naturalmente, nessuno s'interroga sulle conseguenze di una simile ipotesi. Se l'aereo è bruciato a più di 3000° all'interno dell'edificio e all'altezza del pianoterra e del primo piano, com'è possibile credere che i piani superiori abbiano resistito a una temperatura così elevata? E come hanno potuto le autorità identificare le presunte vittime ritrovate in questo forno? Perché un'altra prova teoricamente inconfutabile del *crash* dell'aereo sul Pentagono data da *Libération* ai suoi lettori è che *"una passeggera è stata identificata grazie alle impronte digitali".*

Come credere che il metallo fuso si sia *"gassificato"* e che i corpi umani siano ancora identificabili?

Secondo questi giornali, l'aereo è stato dunque *"polverizzato"* prima di *"fondere"* e di *"trasformarsi in gas".* Tuttavia hanno identificato con assoluta certezza un frammento che non era affatto carbonizzato.

Il Pentagono non ha ritrovato il frammento

Le pubblicazioni che hanno mostrato questo frammento contestano, di fatto, la versione ufficiale. Dalle conferenze stampa del Pentagono del 12 e del 15 settembre 2001 emerge, infatti, che nessun pezzo importante

dell'aereo è stato ritrovato. Secondo il dipartimento della Difesa, gli unici elementi che sarebbero stati recuperati, il 14 settembre 2001, sono le scatole nere e un faro.

Il 12 settembre, un giornalista chiede a Ed Plaughern, comandante dei pompieri della contea di Arlington, se rimane qualcosa dell'aereo. La sua risposta non lascia dubbi: *"Per quanto riguarda l'aereo, ho visto piccoli frammenti dell'apparecchio all'interno, durante le operazioni di lotta contro l'incendio di cui parlavo prima, ma non pezzi grandi. In altri termini non ci sono pezzi di fusoliera o altre cose di questo genere".*

Il 15 settembre, durante un'altra conferenza stampa relativa, questa volta, alla ricostruzione del Pentagono, Terry Mitchell è a sua volta interrogato su quello che ha potuto vedere come prova dell'aereo *("piane evidence").* Dichiara che se ne potevano vedere solo *"dei frammenti".* È però la domanda successiva a interessarci in modo particolare: *"A quale profondità all'interno dell'edificio* [si trovavano questi pezzi dell'aereo]. *Ancora una volta cerchiamo di capire com'è penetrato nell'edificio...".* La risposta ufficiale è eloquente: *"Si potrebbe cominciare guardando la fine del video, prima di tornare su questo punto?".* I giornalisti approvano e Mitchell non tornerà mai più su questa pur essenziale domanda.

Lee Evey, capo progetto dell'Operazione Restauro del Pentagono, interrogato anche lui sull'esistenza di prove materiali dell'aereo, risponde che *"ci sono prove considerevoli dell'aereo all'esterno. Ma non sono molto visibili.* [...] *Nessuno di questi frammenti è molto grande, e i pochi pezzi significativi assomigliano a frammenti di tubi di motore d'aereo, sono circolari".*

Il 14 settembre, il dipartimento della Difesa annuncia che i soccorritori hanno ritrovato, alle 4 del mattino, le due scatole nere. Poi un faro. Poi più niente. Le ricerche si interrompono quando iniziano i lavori di smantellamento e ricostruzione. Del presunto frammento dell'aereo fotografato da Mark Faram non si è mai parlato nelle dichiarazioni ufficiali.

Nei giorni immediatamente successivi all'attentato, le autorità parlano solo dell'esistenza di pezzi piccoli, di frammenti metallici non identificabili che potrebbero provenire da tutt'altra cosa.

Nessuno tra i pompieri, gli architetti e gli ufficiali del dipartimento della Difesa ha visto neanche l'ombra di un pezzo di fusoliera sul luogo dell'attentato - ad eccezione del segretario alla Difesa, Donald Rumsfeld

(vedi capitolo "Scomparsa di un aereo"). Sei mesi dopo, la stampa francese ha dunque ritrovato un pezzo dell'apparecchio totalmente ignoto allo stesso Pentagono.

Sei mesi dopo l'FBI può quasi ricostruire l'aereo

Ma la versione del dipartimento della Difesa non è l'unica versione ufficiale. Di lì a sei mesi viene data un'altra versione dei fatti. Nell'aprile 2002, poco tempo dopo la pubblicazione del libro *L'incredibile menzogna, Valérne* Labrousse, dell'agenzia Digipresse, ritorna a Washington e si mette in contatto con le autorità per ascoltare la loro versione. La dichiarazione dell'FBI è sconcertante: i suoi agenti avrebbero recuperato gran parte dei frammenti, rendendo possibile una ricostruzione quasi completa del relitto dell'aereo. Questa versione è confermata da Chris Murray, portavoce dell'FBI a Washington, intervistato da *Libération: "I frammenti dell'aereo sono stoccati in un magazzino e sono contrassegnati dai numeri di serie del volo 77".*

Quindi l'aereo non si è disintegrato in un'infinità di schegge, come affermava il Pentagono nel settembre 2001. Non si è fuso, come spiegano alcuni giornali francesi nel marzo 2002. No: nell'aprile 2002 l'aereo può essere praticamente ricostruito dall'FBI.

Più di sei mesi dopo i fatti, ad alcuni testimoni torna addirittura la memoria. Ed Plaugher il comandante dei pompieri di Arlington che, nel settembre 2001, testimoniava di aver visto solo dei frammenti dell'aereo e nessuna "sezione" della fusoliera, intervistato di nuovo da Valérie Labrousse smentisce le sue stesse dichiarazioni. Dopo aver ammesso di essere arrivato sul luogo 35-40 minuti dopo l'attentato, afferma di aver visto: *"pezzi di fusoliera, le ali, il carrello di atterraggio, pezzi di motore, sedili. Posso affermarlo, c'era un aereo",* per poi precisare: *"un aereo di linea"* Quindi, 35-40 minuti dopo lo schianto, mentre l'incendio divampava all'interno del Pentagono, con una temperatura così alta, intorno ai 3000° da fondere la carlinga, era possibile avvicinarsi al fuoco e riconoscere i sedili del Boeing. Plaugher afferma anche di aver visto *(sic)* una delle due scatole nere, che, però, sarà ritrovata solo tre giorni dopo. Una scatola nera ufficialmente inservibile perché esposta troppo a lungo a un calore eccessivo.

Il 30 marzo 2002, *Libération* pubblica un'altra testimonianza che

conferma la presenza di frammenti. Secondo Arthur Santana, *"i soccorritori raccoglievano i frammenti un po' ovunque e li riponevano in buste di plastica marrone contrassegnati con la scritta 'prove materiali'* [*evidence* in inglese], *e una parte della zona è stata delimitata e isolata con nastro adesivo giallo. Su un grosso frammento dell'aereo, sollevato da due persone, si vedeva chiaramente la lettera 'C dell'American Airlines".* Peraltro, il quotidiano citava un'altra testimonianza, quella di Mike Walter: *"Dopo l'esplosione, ho camminato in direzione del Pentagono. Ero a più di 100 m dall'impatto, ma c'erano pezzi di fusoliera un po' ovunque, più volte ho dovuto scavalcare qualche relitto. Ricordo anche che qualcuno aveva raccolto un frammento e si era fatto fotografare con alle spalle il Pentagono".* Secondo *Libération, "il giornalista, tuttavia, conferma che i frammenti dell'aereo non erano grandi".* L'11 aprile, Jamie Mc Intyre, corrispondente della CNN al Pentagono, confida a *Paris Match* il modo in cui ha vissuto il *crash,* mentre era nel suo ufficio al Pentagono. *"Sono immediatamente corso sul luogo dello schianto. A terra erano sparsi centinaia di pezzi dell'aereo, tra i quali un pezzo di fusoliera e una parte del parabrezza della cabina di pilotaggio di cui la CNN ha fatto fare una perizia".*

Si parla ora di frammenti più grandi, identificabili, e persino di fotografie di questi frammenti. Tuttavia nessuna di queste immagini (ad eccezione di quella di Mark Faram) è stata pubblicata, o archiviata, dalle agenzie di stampa. Perché? E com'è possibile che il Pentagono, che non ha ritrovato, ufficialmente, nient'altro che un faro e due scatole nere, abbia potuto non accorgersi di tutti questi frammenti del Boeing sparsi sul prato?

Senza rimettere in causa l'affidabilità di queste nuove testimonianze, si pone, quantomeno, la questione della loro interpretazione.

Una fotografia discutibile

L'argomento che permette di fare di questo frammento non identificato un pezzo della fusoliera sta nella somiglianza dei colori. In effetti, pare che il rosso delimitato dal bianco corrisponda ai colori dell'American Airlines. Tuttavia, c'è un primo dettaglio inquietante: non sembra che il frammento abbia il colore argentato caratteristico degli aerei della compagnia americana. Per di più, esaminando attentamente le fotografie disponibili di un Boeing 757-200 di questa compagnia, appare difficile identificare un

solo punto da cui potrebbe venire questo pezzo di fusoliera.

La linea curva del rosso e del bianco esclude che si possa trattare delle lettere "AA", molto angolari, che figurano sulla coda. Allo stesso modo, se si osserva la larga banda blu, bianca e rossa che corre tutto intorno alla carlinga fin sul muso dell'aereo, si può affermare che non è possibile che il frammento provenga da lì. Non c'è rosso sulle ali, solo bianco e nero. La parte inferiore dell'apparecchio è interamente grigio metallizzato. Rimane dunque la parola "American" che compare sulla fiancata del Boeing. Ma anche in questo caso si pone un problema: la forma dei colori sembra indicare che si tratta dell'angolo di una lettera. Si dovrebbe perciò distinguere, subito dopo, il contorno della lettera successiva. Invece, sulla foto non si distingue niente. Ultima possibilità: che si tratti dell'ultima lettera della parola. Ma sorge un altro problema: si dovrebbe poter vedere il contorno della porta che è accanto alla lettera "n". Nulla di simile compare su questa fotografia.

Dato, però, che il frammento è stato deformato dall'esplosione, sembra azzardato affermare che non può assolutamente appartenere a un Boeing dell'American Airlines. Ma lo è almeno altrettanto dire che si tratta per forza di un pezzo della carlinga: non c'è niente di meno sicuro, e nessun frammento sembra corrispondere. Per quanto riguarda i colori, che, ci dicono, sono certamente quelli dell'American Airlines, sono, prima di tutto, quelli degli Stati Uniti. Si possono vedere, dunque, su un gran numero di veicoli e di aerei ufficiali o militari.

Ricordiamoci che, secondo alcuni testimoni, un elicottero era posizionato davanti all'edificio, al momento dell'esplosione. Alcuni di loro segnalano che l'apparecchio che ha colpito il Pentagono ha urtato contro l'elicottero prima di incastrarsi nella facciata. Non è possibile che questo frammento provenga dall'elicottero?

"Non è un elemento di prova ma è presentato in modo da farlo credere"

Nel settembre 2001, il Pentagono dichiarava che non esistevano pezzi grandi. Quindi, ci sono poche probabilità che questo famoso frammento provenga dal volo AA77. Hervé Kempf, giornalista di *Le Monde,* non può ignorare tutte queste incoerenze. Il 23 marzo 2002, nel corso della trasmissione + *Clair,* su *Canal+,* Thierry Meyssan lo mette di fronte alle contraddizioni che solleva la pubblicazione di questa foto sul quotidiano:

Thierry Meyssan: *"Ecco una falsificazione molto interessante. Il giornale* Le Monde, *che ha cercato di indurre in errore i suoi lettori, ha pubblicato una fotografia che proviene da un fotografo ufficiale della Marina degli Stati-Uniti".*

Daphné Roulier, presentatrice della trasmissione: *"US Navy".*

Thierry Meyssan: *"In questa fotografia si vede un pezzo di metallo non identificabile.* [...] *Il dipartimento della Difesa ci ha detto che ha ritrovato solo uno dei due fari sul prato. Quindi, secondo le autorità, questo non è un pezzo dell'aereo. Tuttavia,* Le Monde [...] *lo usa come prova e finge di ignorare la conferenza del 15 settembre di cui abbiamo ampiamente discusso insieme* [Thierry Meyssan e Hervé Kempf]. *Lei mi ha più volte interrogato su questa foto. Ma, per avvalorare la sua tesi, sottolinea che il giornale ha contattato l'autore della fotografia, il 19 marzo, per verificarne l'autenticità - cosa di cui nessuno dubita, ma che non aggiunge niente riguardo al significato dell'immagine.* [...] *Vorrei sapere perché* Le Monde *ha voluto indurre in errore i suoi lettori con questa fotografia* [...]*".*

Daphné Roulier: *"Se mi posso permettere, Hervé Kempf credo che lei non sia d'accordo con l'interpretazione che è stata data di questa fotografia ".*

Hervé Kempf: *"Bene! È molto interessante che Meyssan citi questa foto e quello che dice al riguardo è esatto. Cioè sono d'accordo con lui, c'è anche stato un dibattito all'interno della redazione di* Le Monde - *perché la redazione non è un monolite. E personalmente, assieme ad altri giornalisti, mi ero opposto alla pubblicazione di questa fotografia che era presentata come elemento di prova. Meyssan ha perfettamente ragione di segnalare che non è un elemento di prova ma che è presentata in modo da farlo credere: 'Ah! Vedete che Meyssan si sbaglia: ecco un frammento dell'aereo!'. Tuttavia se si legge attentamente la didascalia, si vede che non c'è nessuna ambiguità".*

In effetti si può rileggere la didascalia della foto, già citata, e dare

ragione a Hervé Kempf: non c'è ambiguità, questo frammento è chiaramente presentato come frammento del Boeing, anche se la paternità di questa identificazione è stata attribuita ad Associated Press. Per quanto riguarda l'editoriale, era del tutto categorico.

Ricordiamo la didascalia di Associated Press: *"Un pezzo della carlinga dell'aereo giace vicino all'eliporto sul lato ovest del Pentagono dopo l'attacco terroristico di martedì 11 settembre 2001, ad Arlington in Virginia. I frammenti dell'aereo sono stati scagliati al di là dell'autostrada e i reparti sanitari dell'esercito si stanno mobilitando per portare soccorso ai feriti".*

Cosa emerge dalla dichiarazione di Hervé Kempf? Che non considerava la fotografia un *"elemento di prova"* e che ha manifestato questo parere durante una riunione di redazione. Ma, siccome *"una redazione non è un monolite",* gli altri giornalisti, probabilmente più numerosi o superiori dal punto di vista gerarchico, scelgono di pubblicare questa foto, senza nessuna garanzia su ciò che rappresenta. Questa pubblicazione è accompagnata da una didascalia e da un editoriale che mirano a far credere al lettore che non ci sia nessun dubbio possibile sulla natura dei frammenti, che essi appartengono sicuramente al Boeing 757-200 scomparso dell'American Airlines. Ecco una concezione interessante riguardo all'affidabilità dell'informazione in seno a un giornale.

La dichiarazione fatta da Hervé Kempf in televisione è molto dura nei confronti del proprio giornale. Abbiamo intervistato il giornalista per permettergli di esprimersi e di tornare su quell'episodio. Egli infatti ritiene che questa foto rappresenti effettivamente un frammento del Boeing, ma conferma, altresì, che si era opposto alla sua pubblicazione: *"Avevo dei problemi a utilizzare questa foto come prova. Per me, quello che conta è il contesto: l'autore, le condizioni di elaborazione del documento, l'ambito sociologico di questa elaborazione.* [*...] E in quel momento non avevamo ancora potuto parlare con Mark Faram. Lo avevamo contattato tramite e-mail e ci aveva semplicemente confermato di essere l'autore della fotografia".* Kempf espone la sua concezione metodologica del lavoro di inchiesta: *"Per me l'importante sono le testimonianze. Ho una formazione da storico e nella storia la testimonianza è la cosa fondamentale".* Vedremo in seguito che anche l'analisi delle diverse testimonianze avrebbe dovuto indurre a una maggiore circospezione. Intanto, sembra proprio che *Le Monde* abbia dimostrato una fretta colpevole: pubblicare senza nessuna

precauzione metodologica la foto di un frammento, senza neanche aver prima parlato con l'autore dello scatto e senza tenere conto delle contraddizioni sollevate da questo documento rispetto alla versione ufficiale del Pentagono. Ecco una mancanza di rigore veramente sorprendente da parte di *Le Monde* che dedica il suo editoriale a dare lezioni di deontologia a Thierry Meyssan.

Convincere il lettore a ogni costo?

Il 23 marzo 2002, la sera della messa in onda della trasmissione di Canal +, il pubblico francese sapeva dunque che la fotografia del frammento pubblicata da *Le Monde* non era un *"elemento di prova".* Sapeva anche che questo frammento non figurava tra i pezzi ufficialmente recuperati dai militari americani. La sua autenticità, in quanto frammento del Boeing, era perciò decisamente revocata in dubbio.

Eppure, nei giorni che seguirono la trasmissione, alcuni giornali, senza timore di indurre i propri lettori in errore, ripropongono la fotografia come elemento di prova contro l'inchiesta di Thierry Meyssan. In seguito *Marianne, Entrevue* e *Paris Match* pubblicano di nuovo la fotografia di Mark Faram, senza la benché minima precauzione metodologica.

Secondo Saveria Rojek, giornalista di *Paris Match* e inviata negli Stati Uniti, l'intervento di Hervé Kempf a *Canal+* non costituiva una ragione sufficiente per non pubblicare la foto. La giornalista aveva fatto, infatti, *"autenticare"* la natura del frammento da un esperto, secondo il quale il colore verde che si distingue sulla parte interna del frammento sarebbe tipico della vernice usata dall'industria aeronautica per proteggere la carlinga dalla corrosione, e questo proverebbe che si tratta di un frammento del volo 77 dell'American Airlines. Saveria Rojek ha anche raccolto il parere del fotografo Mark Faram: *"Sono arrivato sul posto quattro minuti dopo l'impatto perché facevo colazione all'interno del Pentagono. Il luogo assomigliava a una zona dove è avvenuto un incidente aereo. Ero in Marina negli anni Settanta ed ero addetto ai soccorsi in caso di catastrofi, comprese quelle aeree. Perciò di scene d'incidenti ne ho viste parecchie. Quando ho scorto quel frammento per terra non ho avuto dubbi: era un pezzo dell'aereo. Quel colore argento, quelle righe rosse e blu: si trattava senza dubbio di un aereo dell'American Airlines. È il pezzo più grosso che io abbia visto. È assolutamente impossibile che qualcuno*

lo abbia portato li perché non c'era praticamente nessuno in quel momento. Altri frammenti più piccoli erano sparsi un po' ovunque, di colore alluminio metallizzato e verde all'interno". Il giudizio dell'esperto e la testimonianza del fotografo hanno dunque autorizzato la giornalista a pubblicare la fotografia *"in ogni caso".*

Eppure molte domande rimangono senza risposta. Per esempio: poiché quel tipo di vernice è usata anche per le carlinghe degli elicotteri, come mai la sua presenza dovrebbe permettere di affermare che si tratta sicuramente di un frammento del Boeing 757-200? Come spiegare il fatto che questo frammento è così lontano dal punto dell'impatto? Da quale parte dell'aereo proviene? Come mai le autorità americane non l'hanno recuperato? Come mai non ci sono altri frammenti visibili dell'aereo? Forse perché l'aereo si è disintegrato, fuso e gassificato? Non abbiamo avuto risposta a tutte queste domande.

Con un'altra fotografia *Paris Match* fornisce anche una seconda *"prova".* In mezzo a un ammasso di materiali non meglio identificabili si riesce a malapena a distinguere una forma scura e circolare che assomiglia vagamente a una gomma. Davanti alla pessima qualità della foto ci si chiede se non ci troviamo di fronte a un test psicologico in cui ognuno è invitato a proiettare i propri fantasmi. Tuttavia, *Paris Match* afferma di aver mostrato, con questa fotografia, *"squarciata, ma perfettamente identificabile* (sic) *una gomma del carrello di atterraggio"* che sarebbe stato *"anch'esso* [...] *ritrovato".* Da chi è stato ritrovato? Il fortunato proprietario di quest'ingombrante oggetto non avrebbe dovuto consegnarlo alle autorità americane, che a settembre disponevano solo di un faro e delle scatole nere? Anche in questo caso, nessuna risposta...

La "controinchiesta" su Internet

La stessa imprudenza caratterizza l'insieme dei giornali che hanno pubblicato la fotografia di questo frammento presentandolo senza la dovuta cautela come proveniente dal Boeing 757-200 dell'American Airlines. La maggior parte dei giornalisti non ha neanche seguito le procedure, per quanto minime, di Saveria Rojek, ovvero sentire la testimonianza del fotografo e il parere di un esperto. Il lavoro di controinchiesta si è limitato, in fin dei conti, a poche iniziative. Per rispondere a una *"notizia venuta dalla Rete",* alcuni giornali hanno pensato

bene di rimandare i lettori a due siti Internet presentati come contenenti le informazioni più aggiornate: il sito francofono Hoaxbuster e il sito anglossassone Snopes. Tuttavia non sembra che il lavoro di controinchiesta su questi due siti sia stato svolto con maggiore efficacia.

Snopes, per esempio, contrariamente alla versione ufficiale, afferma che *"tutti e cinque gli anelli"* [*"all five rings* sono stati danneggiati dal Boeing. Per dimostrare questa affermazione, il sito pubblica una fotografia del Pentagono scattata... l'11 marzo 2002, cioè sei mesi dopo l'evento e, soprattutto, dopo che le autorità avevano fatto demolire tutta l'ala dell'edificio per iniziare la ricostruzione. Secondo i redattori di queste pagine, l'immagine proverebbe senza ombra di dubbio che l'aereo ha provocato molti più danni di quelli descritti ne *L'incredibile menzogna.* Ma sembra che le contraddizioni non li turbino più di tanto: infatti, alcune righe più sotto, precisano che solo tre dei cinque anelli concentrici sono stati danneggiati dall'aereo. Di fronte a un tale modo di presentare i fatti, non è più una eventuale prova dell'aereo che stiamo cercando, ma un indizio della buona fede degli autori.

Contraddicendosi ancora, Snopes dice un po' più avanti che *"secondo quanto hanno descritto i testimoni e quanto mostrano le fotografie",* l'aereo ha toccato il suolo prima dell'impatto, la qual cosa ha considerevolmente ridotto la sua velocità e quindi anche i danni che avrebbe potuto causare. Per quanto ne sappiamo nessun testimone ha riferito una simile versione. D'altronde, le fotografie ufficialmente diffuse sul sito dell'esercito americano mostrano un prato perfettamente intatto. Tra l'altro Snopes non cita nessuna testimonianza, e non pubblica le fotografie di cui parla...

Per spiegare la scomparsa delle ali, i due siti danno la stessa risposta: si sono ripiegate contro la carlinga, poi sono penetrate all'interno dell'edificio con il resto dell'aereo, quindi si sono incendiate e fuse. *"È molto probabile che si siano ripiegate sulla carlinga al momento dell'impatto",* spiega Hoaxbuster molto seriamente. *"Nel momento dell'impatto, quando il muso del Boeing ha colpito il Pentagono",* dichiara Snopes, *"le parti esterne delle ali si sono spezzate. Sono poi state spinte all'interno della fusoliera e trascinate dentro l'edificio. Le parti interne delle ali sono probabilmente penetrate nelle mura del Pentagono con il resto dell'aereo".*

Questa spiegazione "originale" non permette di capire l'assenza d'impatto delle ali sulla facciata. Non si vede perché un urto sul muso di un

aereo potrebbe provocare la ritrazione delle ali. È un "nonsenso" fisico: per via dell'energia cinetica, le parti spezzate delle ali si sarebbero spostate in avanti e non indietro, lungo la fusoliera, e avrebbero colpito in pieno la facciata con la parte frontale. Intanto però, il ragionamento dimentica che i reattori - due tra le parti più resistenti dell'aereo - sono fissati sulle ali stesse e avrebbero inevitabilmente "lasciato una traccia" sulla facciata.

Infine, per spiegare come il Boeing sia potuto sfuggire ai caccia che lo inseguivano, Hoaxbuster si lancia in una spiegazione curiosa: *"Il volo AA77 si è schiantato sul Pentagono alle 9,43. I caccia americani sono decollati alle 10,00 (più di mezz'ora dopo il* crash) *e si sono accontentati di seguire il volo 93 che aveva terminato la sua rotta a Shanksville in Pennsylvania. E anche se avessero inseguito l'aereo, non lo avrebbero mai abbattuto sopra una zona urbana (il che avrebbe significato provocare molte più vittime)".* Non si sa da dove siano state attinte queste affermazioni; oltretutto perché il NORAD, al contrario, ha fatto sapere ufficialmente che due F16 sono decollati alle 9,30 (vedi Allegati), ossia sei minuti dopo che il dirottamento era stato segnalato dalla FAA e trentacinque minuti dopo che il trasponder dell'aereo era stato spento. E così Hoaxbuster, per volare in soccorso della versione ufficiale, finisce per contraddirla.

Come spiegare "la sopravvalutazione" che i giornalisti hanno fatto di questi due siti chiaramente poco qualificati per questo tipo di lavoro? Gli stessi gestori di Hoaxbuster riconoscono tuttavia: *"non siamo esperti né di aeronautica, né di crash aerei, né di esplosivi".* Paradossalmente, dopo aver tentato di screditare un libro d'inchiesta dicendo che riportava "dicerie su Internet", alcuni giornali non si sono fatti alcun problema ad attingere, con grande condiscendenza, a dei siti Internet relativamente poco competenti su un terreno così tecnico...

Per esempio, perché questi giornali hanno citato tanti esperti - anonimi - contraddicendo a volte le loro affermazioni a proposito dell'esistenza di frammenti? Perché non hanno citato Frangois Grangier, esperto di inchieste in seguito a incidenti, di solito invitato dai media a esprimersi sulle catastrofi aeree? È forse perché ha riconosciuto pubblicamente che il Boeing non avrebbe potuto, in nessun caso, colpire la facciata: *"La sola cosa certa, quando si guarda la fotografia della facciata, che è intatta, è che l'aereo non è passato di li. Non è difficile immaginare che un aereo di questa grandezza non possa passare da una finestra lasciandone indenne*

il telaio. Ma è ovvio che, se un aereo c'è stato, ha colpito da un'altra parte"?

Per difendere la versione ufficiale, gli autori *dell'Incredibile menzogna* hanno interrogato Frangois Grangier. Loro malgrado, quest'ultimo conferma la sua versione: *"La traiettoria, così come la si può identificare oggi, non lascia credere a un impatto sulla facciata, ma più verosimilmente sul tetto"*. Tutte le dichiarazioni ufficiali e le fotografie, che provengano dall'esercito americano o da agenzie, mostrano senza alcuna ambiguità che l'apparecchio non ha colpito il tetto ma la facciata (vedi l'inserto fotografico).

E allora come mai i sostenitori della tesi ufficiale non sono turbati da questa contraddizione evidente e non la notano neanche?

Testimonianze Tronche

Le testimonianze citate dalla stampa francese sono unanimi: tutti i testimoni - qualcuno dice "migliaia di persone" - hanno visto un Boeing 757-200 dell'American Airlines colpire la facciata del Pentagono e scomparire dentro l'edificio. Tuttavia un'analisi rigorosa del contenuto delle testimonianze impone, ancora una volta, un po' di prudenza. I racconti pubblicati a Parigi, sei mesi dopo gli eventi, si discostano, anche notevolmente, da quelli originali, sentiti "a caldo" oltre Atlantico. Gli elementi che contraddicono la versione ufficiale sono stati semplicemente occultati.

Le prime testimonianze contraddittorie

Le prime testimonianze sono state raccolte e pubblicate in un articolo del *Washington Post* di martedì 11 settembre 2001, alle 16,59. Poiché si tratta di resoconti presi a caldo, costituiscono un documento di grande valore, in quanto non sono ancora oggetto di una vera ricostruzione, dato che il rullo compressore dei media non si è ancora messo in moto.

Che cosa ci raccontano dunque questi quattro testimoni della prima ora? Il primo è Kirk Milburn, direttore del cantiere Atlantis Co. Parla di un aereo, di frammenti che volano, non di Boeing. *"Ho sentito un aereo. L'ho visto. Ho visto schegge volare. Credo che stesse urtando i lampioni. Faceva* wuush, whuush, whuush. *Poi c'è stato fuoco e fumo e ho sentito*

una seconda esplosione". Il suo ricordo di quanto ha sentito è preciso: l'apparecchio faceva un rumore particolare e ci sono state due esplosioni distinte.

Il secondo testimone citato è Steve Patterson, un grafico di 43 anni che ha visto un oggetto metallizzato passare davanti alla finestra del suo appartamento, al quattordicesimo piano di un palazzo di Pentagon City. Il *Washington Post* riporta la sua testimonianza in questi termini: *"l'aereo, che faceva il rumore stridente di un aereo da caccia, volava sopra il cimitero di Arlington, a quota così bassa che ho pensato che stesse per posarsi sulla I-395"*. Patterson aggiunge, inoltre, che era talmente veloce che non aveva potuto leggere l'iscrizione sulla carlinga. Ma la sua descrizione dell'oggetto è comunque precisa: *"L'aereo sembrava poter trasportare otto-dodici persone e si dirigeva dritto verso il Pentagono"*. Questo testimone, grafico di mestiere, si trovava piuttosto lontano dal Pentagono, a una distanza sufficiente dall'aereo da permettergli di vederlo abbastanza a lungo; la sua testimonianza è precisa e in netto contrasto con la versione ufficiale. Essa è ancora più sorprendente se si pensa che non corrisponde allo stato d'animo in cui Patterson si trovava in quel momento, visto che stava guardando in televisione le immagini di un Boeing che si schiantava sul World Trade Center, circostanza che avrebbe dovuto influenzarlo. Non si tratta dunque di una semplice ricostruzione mentale a posteriori, come lo sono, evidentemente, le numerose testimonianze di persone troppo vicine al Pentagono, che hanno avuto un tempo di osservazione inferiore a un secondo e un campo visivo ridotto. Questa testimonianza contraddice la tesi ufficiale: infatti, non parla di Boeing, ma di un piccolo aereo da otto-dodici persone che faceva il rumore di un aereo da caccia.

Purtroppo, Thierry Meyssan e i suoi collaboratori non sono riusciti a interrogare Patterson nel corso della loro indagine. Molto probabilmente questo testimone inopportuno non vuole più rispondere alle domande della stampa. Risulta irreperibile per tutti... meno che per il corrispondente di *Paris-Match,* Romain Clergeat, che riesce a scovarlo e a farlo parlare.

Ecco le dichiarazioni che il settimanale afferma di aver raccolto direttamente: *"Guardavo le immagini del World Trade Center quando ho visto passare davanti alla mia finestra un aereo che volava così basso che sembrava volesse tentare un atterraggio sull'autostrada I-395, ma così veloce che non ho avuto il tempo di leggere la scritta sulla fusoliera. Poi*

l'ho visto dirigersi verso il Pentagono, a un'altezza inferiore alla cima degli alberi, e colpirlo. L'aereo è stato inghiottito dall'edificio da cui si è sprigionata un'enorme palla di fuoco". In questo nuovo racconto, che riprende quasi testualmente la testimonianza iniziale pubblicata sul *Washington Post,* due brani sono scomparsi: si tratta di *"che sembrava poter ospitare otto-dodici persone" e* del riferimento al *"rumore stridente di un aereo da caccia".*

Abbiamo contattato la sede americana di *Paris Match.* Saveria Rojek ha affermato che le parole di Steve Patterson erano state raccolte personalmente dal suo collega Romain Clergeat e che non sapeva spiegarsi le variazioni di questa testimonianza. Non si ricordava come avessero rintracciato Patterson ed era mortificata di aver smarrito, nel frattempo, il suo recapito. Peccato...

Il nome di Patterson è stato indicato anche da *Libération* e da *Le Monde* come quello di un testimone "a carico" contro Thierry Meyssan, senza che, in nessun momento, siano state prese in considerazione le divergenze essenziali, rispetto alla versione ufficiale, contenute nel suo resoconto.

Ma procediamo con i nostri quattro testimoni della prima ora. Il terzo, Asework Hagos, che percorreva Columbia Pike, dice di aver visto un aereo volare a bassissima quota vicino agli edifici circostanti e afferma di aver riconosciuto la scritta "American Airlines" prima di vedere l'apparecchio schiantarsi sul Pentagono. Infine, Tom Seibert, ingegnere di rete che lavora al Pentagono, è l'ultimo testimone di questa prima lista. Dice: *"Abbiamo sentito qualcosa che faceva il rumore di un missile, poi abbiamo udito una forte esplosione".*

In seguito, saranno citati solo testimoni indiretti dell'attentato. Disponiamo dunque delle quattro principali testimonianze raccolte l'11 settembre dal *Washington Post.* Il primo testimone, Kirk Milburn, non parla di un Boeing ma di un aereo che fa un rumore particolare. Il secondo, Steve Patterson, parla di un piccolo aereo che può contenere otto-dodici persone e che faceva il rumore stridente di un aereo da caccia. Il terzo, Asework Hagos, riconosce un aereo dell'American Airlines. Infine l'ultimo, Tom Seibert, non ha visto l'apparecchio, ma ha sentito un rumore simile a quello di un missile.

È difficile farsi un'opinione precisa sulla questione solo leggendo queste testimonianze. Prima di continuare, però, è utile ricordare alcuni principi riguardo la raccolta di testimonianze in caso di avvenimenti traumatici e

descrivere il fenomeno del *feedback.*

Nota sul *debriefing* di testimoni

La raccolta di testimonianze è un esercizio difficile. In generale, ogni conversazione determina dei travisamenti che modificheranno la natura dei ricordi.

Prima di tutto, un testimone tende, in modo inconscio, ad adattare il suo discorso al suo interlocutore e a proporgli una versione che, apparentemente, lo valorizza di più.

In secondo luogo, quando si tratta di eventi intrisi di significati sociali o politici, il testimone tenderà ad allinearsi al gruppo sociale coinvolto di cui si sente membro. Immaginiamo, per esempio, un incidente che coinvolga un automobilista, un ciclista e un pedone. I testimoni "automobilisti" avranno la tendenza ad accusare il ciclista o il pedone, i testimoni "ciclisti" avranno la tendenza a discolpare il ciclista e i testimoni "pedoni" a discolpare il pedone.

I testimoni hanno sempre la tendenza a costruire, coscientemente o no, volontariamente o no, una versione dei fatti corrispondente al loro ruolo sociale.

Questo comportamento, che si può osservare in qualunque colloquio, come ad esempio quelli svolti durante un'indagine sociologica o psicologica, è particolarmente interessante quando si applica a un incidente traumatico, soprattutto se quest'ultimo si è svolto velocemente o in modo confuso. Infatti, spesso, in situazioni di questo tipo, gli organi sensoriali dell'individuo non hanno la possibilità di afferrare l'evento in maniera totale, perciò il cervello mette insieme tutti gli elementi recepiti per costruire una versione logicamente coerente. Questo fenomeno è conosciuto con il nome inglese di *feedback.* È un riflesso che consiste nel sostituire istintivamente una sensazione parzialmente identificata dall'organo sensoriale con un'altra che appartiene già alla nostra memoria. È così che, quando sentiamo male un suono o un gruppo di suoni, la zona psico-uditiva lo ricostruisce sostituendolo con un altro che conosce. Lo stesso vale per l'occhio. Un'immagine troppo fuggevole per essere vista distintamente viene sostituita con un'altra che la mente già conosce e che appartiene alla memoria visiva del testimone. A questo fine il cervello associa i diversi elementi sensoriali (rumore, immagine fuggevole,

ambiente...) per dedurne, in una frazione di secondo, ciò che ha "visto". Ma questa associazione può anche essere fonte di errore: si può citare l'esempio di quell'ingegnere dell'esercito che non aveva mai visto un drone militare. Quando ne ha visto uno passare a tutta velocità in un cielo limpido, si è sbagliato e lo ha identificato con sicurezza con un Mirage 2000, apparecchio che pur conosceva bene e la cui presenza in quel contesto era molto improbabile.

Immaginiamo per un momento un aereo dai colori metallizzati, rosso e bianco, che vola a bassa quota e a tutta velocità, con un rumore stridente, sopra una zona urbana. Immaginiamo anche che la maggior parte delle televisioni e dei media stiano trasmettendo le immagini di un Boeing che si schianta su una zona urbana. Quali sono le probabilità che i testimoni del passaggio di questo aereo, non avendo avuto il tempo di identificarlo, ricostruiscano a posteriori, con un riflesso di *feedback,* un'immagine conosciuta di Boeing? È difficile da valutare, ma questa probabilità è considerevole.

Testimoni che hanno visto troppo

Nella maggior parte dei casi, gli investigatori raccolgono testimonianze contraddittorie di cui devono, poi, valutare l'affidabilità caso per caso.

Per quanto riguarda l'attentato al Pentagono, prendiamo come esempio il caso di Steve Riskus, testimone largamente citato dalla stampa e che, come molte altre persone, si trovava sull'autostrada che costeggia il Pentagono. Secondo Riskus il traffico era quasi fermo per via di un ingorgo. Però stava guidando, e quindi era sicuramente più attento alla strada che al cielo. Ha anche precisato a Digipresse che stava ascoltando alla radio le notizie sul World Trade Center quando il Boeing è sbucato davanti ai suoi occhi. Secondo la ricostruzione effettuata sul posto da Valérie Labrousse, l'aereo ha attraversato il campo visivo di Steve Riskus per meno di due secondi. L'apparecchio si trovava a circa 100 m davanti a lui e procedeva a una velocità vicina ai 500 km orari. È perciò impossibile che lui abbia potuto osservare in quell'istante i dettagli che riferisce, oggi, nella sua testimonianza: *"Guidavo sulla Highway 27, il Pentagono era alla mia sinistra, l'aereo è sbucato da destra, a bassissima quota, e ha sfiorato uno o due lampioni. Ho avuto talmente paura che ho abbassato la testa. Era così vicino che ho visto con precisione il blu e il rosso della carlinga*

dell'American Airlines". È un po' come se un treno superveloce gli fosse passato davanti agli occhi e Riskus avesse potuto localizzare l'altezza del vagone ristorante... tenendo china la testa.

Prendiamo un altro testimone, citato da *Le Monde* e considerato assolutamente attendibile da Hervé Kempf. Si tratta di David Winslow, reporter di Associated Press, che vive in un palazzo di dieci piani situato in prossimità del Pentagono. Ecco la sua testimonianza così com'è stata pubblicata da *Le Monde: "Era il mio giorno di riposo. Stavo guardando in televisione le immagini degli attentati di New York. In quel momento, verso le 9,30, ho sentito il rumore tremendo del motore di un aereo - mio fratello è pilota e anche un mio caro amico lo è, conosco questo rumore -, lo sentivo sempre più forte, ho girato la testa a destra, ho guardato dalla finestra e ho visto l'enorme coda di un aereo passare a tutta velocità, ho potuto distinguere un logo rosso e poi 'bang' sul Pentagono, e un'enorme palla di fuoco. Sono giornalista da anni, lo giurerei sulla mia vita, era un aereo"*. Come mai Hervé Kemps attribuisce un valore così grande a questa testimonianza tutto sommato poco interessante? Per tre motivi: *"Prima di tutto, perché Winslow era giornalista di cronaca alla Associated Press, dove la precisione è una religione. Secondo, perché non lavorava su questioni militari. Terzo, perché il suo vissuto personale lo portava a conoscere gli aerei"*. E aggiunge: *"Stava guardando le immagini del World Trade Center, era quindi psicologicamente pronto a vedere quello che stava per vedere"*.

È proprio questo il problema.

Metafore esplosive...

Altri due testimoni, Mike Walter e Joel Sucherman, dicono più di quanto non ammettono di pensare. Lavorano tutti e due al giornale *USA Today,* ma sono stati testimoni dell'attentato separatamente. Tuttavia entrambi ricorrono alla stessa metafora: questo aereo non si comportava come un aereo, ma come un missile.

Innanzitutto, Joel Sucherman afferma che dalla sua macchina ha visto l'aereo passargli davanti a meno di 75 m, prima di schiantarsi 100 m più in là sul Pentagono. Se si considera che, secondo la versione ufficiale, l'aereo volava a più di 300 nodi orari (circa 540 km all'ora), deve aver percorso quella distanza al massimo in 0,75 secondi. Un po' poco, forse, per vedere

"un aereo metallizzato, con un marchio lungo gli oblò che mi ha fatto capire che si trattava di un aereo dell'American Airlines". E aggiunge, a proposito della traiettoria dell'aereo: *"Chi pilotava l'aereo non ha fatto nessuna manovra per cambiare direzione. Andava a una velocità elevatissima, ma non con un'angolazione acuta* (steep angle), *quasi come un missile termoguidato* (heat seeking) *programmato sul suo bersaglio e che rimane esattamente sulla propria traiettoria* (staying dead in course)".

Anche Mike Walter si trovava sull'autostrada a quell'ora di punta in cui le macchine non camminano quasi più. Guardando dal finestrino, vede arrivare *"un aereo, un aereo dell'American Airlines. Ho pensato: c'è qualcosa che non va, vola troppo basso. Poi l'ho visto. Voglio dire, era come un missile da crociera con le ali"*. Intervistato da Digipresse nel marzo 2002, Mike Walter dice di aver parlato in senso metaforico. Naturalmente non ne avevamo mai dubitato. La scelta della metafora resta però singolare. A maggior ragione se si considera che, per lui, è una questione di principio: non può essere un missile, perché *"non riesce a immaginare la possibilità di un complotto o di una qualsivoglia responsabilità dello Stato Maggiore o del governo americano negli attentati dell'11 settembre"*.

Dopo la prima dichiarazione alla CNN, Mike Walter darà due nuove versioni dell'arrivo dell'aereo sul Pentagono. Il 21 marzo 2002, su *LCI,* afferma che l'aereo *"si è piegato a fisarmonica"* sulla facciata. Qualche giorno dopo dice alla Digipresse che il Boeing *"ha continuato la sua corsa dentro il Pentagono, ma le ali non sono entrate nell'edificio"*. Secondo questo giornalista, si sono *"ripiegate"*. L'apparecchio si sarebbe *"disintegrato"*. Tuttavia ne avrebbe visto numerosi frammenti (vedi colloquio negli Allegati).

Queste dichiarazioni sono più intriganti di altre testimonianze. Mike Walter è l'unico, infatti, a raccontare il momento in cui l'apparecchio ha colpito la facciata. I testimoni parlano di due fatti distinti: da una parte, l'aereo che vedono o sentono, dall'altra l'esplosione.

Un suono e una traiettoria particolare

Numerosi testimoni raccontano di aver visto un Boeing dell'American Airlines, e molti di loro descrivono una traiettoria e un suono che non possono essere quelli di un aereo simile.

Ad esempio, molti dicono di aver sentito un rumore stridente: Omar Campo, che tagliava l'erba dall'altra parte della strada, parla di un aereo di linea dell'American Airlines *"che passava con un rumore stridente sopra alla* [sua] *testa ('it came in screaming over my head')"*. Queste parole ci riportano alla mente Patterson, che parla di un aereo che fa *"il rumore stridente di un aereo da caccia",* e Tom Seibert, che ricorda *"il rumore di un missile"*. Anche Joel Sucherman parla di un rumore stridente, come pure Afework Hagos.

James Ryan, 27 anni, fornisce una versione ancora più precisa e nota un dettaglio interessante: mentre l'aereo gli passa sopra la testa, sente *"un rumore strano che interpreta come lo spegnimento dei motori. Alza la testa e vede volare a bassissima quota un aereo che riconosce subito come un Boeing dell'American Airlines; precisa che vede la sigla della compagnia, che l'apparecchio è metallizzato, e afferma di aver potuto distinguere gli oblò.* [...] *L'aereo sorvola la sua macchina. In quel momento vede oscillare le ali come se stesse planando e avesse appena evitato la 'torre di controllo' nel tentativo di stabilizzarsi. Proprio allora, con un rumore stridente, l'aereo accelera e si lancia dritto sull'ala ovest del Pentagono"*.

L'oscillazione delle ali è confermata da più testimoni, anche se le spiegazioni che ne vengono date sono diverse: Afework Hagos dice che *'l'aereo inclinava le ali dall'alto in basso ('was tilting its wings up and down'), come se stesse cercando di ritrovare l'equilibrio"*. Aydan Kizildrgli ha notato che l'aereo oscillava leggermente *("bank slightly")* prima dell'impatto. Mark Bright, agente della sicurezza al Pentagono, ha, come James Ryan, sentito un'accelerazione *("power-up")* un attimo prima che l'aereo urtasse l'edifico.

Abbiamo chiesto il parere di alcuni piloti di Boeing 777 o 767. Per tutti le modalità descritte sono strane. Ad esempio, è possibile che un Boeing oscilli sull'asse delle ali per perfezionare una traiettoria. Ma è impossibile che questa oscillazione sia rapida, perché il Boeing 757 è un apparecchio piuttosto imponente. Inclinare le ali dall'alto in basso, con il movimento rapido ricordato da Afework Hagos, è difficile da immaginare. Allo stesso modo, se è possibile ridurre fortemente il gas, prima di ridarlo a fondo, dando così l'impressione di aver smorzato il motore e poi di aver accelerato, è certo però che si tratta di una manovra che richiede a un Boeing almeno una decina di secondi. Un tempo di cui non disponeva

James Ryan... In ogni caso, le testimonianze che riguardano il rumore e la traiettoria corrispondono perfettamente alle modalità di volo di un missile nell'ultima fase della corsa, immediatamente prima che colpisca il bersaglio.

* * *

L'esame delle testimonianze e delle loro contraddizioni permette di concludere che l'attentato è stato sicuramente commesso da un oggetto volante e quindi di scartare le ipotesi di un veicolo imbottito di esplosivo o di un elicottero. L'identità dell'apparecchio che ha colpito il Pentagono rimane, tuttavia, molto problematica. I testimoni non ci permettono, infatti, di giudicare se è un aereo o un missile, e ancora meno di affermare che si tratta del volo 77 dell'American Airlines. Dobbiamo ora confrontare l'ipotesi del missile con gli elementi materiali.

L'ipotesi del missile

Immediatamente dopo l'attacco al Pentagono, il *New York Times* rende nota l'entità dei danni: l'apparecchio *"si è schiantato sulla facciata esterna dell'edificio tra il pianterreno e il primo piano, con tutta la sua forza", e,* precisa Rumsfeld, *"Ha perforato tre dei cinque anelli concentrici della costruzione".*

In effetti, dalle fotografie distribuite soprattutto dall'esercito si può constatare che l'apparecchio ha scavato nella facciata un buco di alcuni metri di larghezza. È penetrato nell'edificio senza toccare il suolo, che è rimasto intatto, ed è uscito, tre edifici più in là, creando un foro perfettamente tondo, di circa 2,50 m di diametro.

Che tipo di velivolo può avere causato simili danni: un Boeing 757-200 o un missile?

L'impatto

Il velivolo colpisce la facciata ovest del Pentagono, situata davanti all'eliporto. Mezz'ora circa dopo l'attentato, questa facciata è crollata su 19 m di larghezza e un incendio si è diffuso in tutta l'ala dell'edificio provocando seri danni. Tuttavia, i danni più gravi sono stati causati

dall'acqua usata dai pompieri per spegnere il fuoco, come hanno dichiarato il capo dei pompieri Ed Plaugher e, in seguito, il capo del progetto dell'Operazione Restauro del Pentagono, Lee Evey.

In seguito, si deciderà di radere al suolo tutta l'ala - più di 100 m - per ricostruirla ex novo.

Il punto d'impatto, però, è molto piccolo. La fotografia a pagina VI dell'inserto a colori è stata scattata dal caporale Jason Ingersoll della Marina degli Stati Uniti qualche minuto dopo lo schianto, all'arrivo dei soccorsi, e vi si possono notare la facciata, non ancora crollata, e il punto d'impatto dell'apparecchio. Nella fotografia successiva l'immagine è stata ingrandita e si vede che il foro si estende dal pianterreno al primo piano dell'edificio (7-8 m di altezza). La sua larghezza corrisponde più o meno alla distanza tra le due finestre situate al di sopra (5-6 m di larghezza). Sembra anche che il muro esterno abbia ceduto nello spazio compreso tra i pilastri di sostegno e che probabilmente il foro sia più largo di quanto non fosse il velivolo che ha colpito l'edificio.

Quindi, l'aereo passato attraverso questo foro misura meno di 5 o 6 m di diametro, il che potrebbe corrispondere alle dimensioni dell'abitacolo di un Boeing 757-200 che ha un diametro di 3,5 m. Ma l'apertura alare di un Boeing è di 38 m. I due reattori fissati sotto le ali sono tra le parti più solide dell'aereo. Infine, è munito di una grande coda. L'altezza del Boeing, quando il carrello di atterraggio non è abbassato, è di poco superiore ai 12 m. In questa immagine si può vedere che, sopra il foro, il muro è rimasto intatto, dunque non è stato colpito dalla coda del Boeing 757-200.

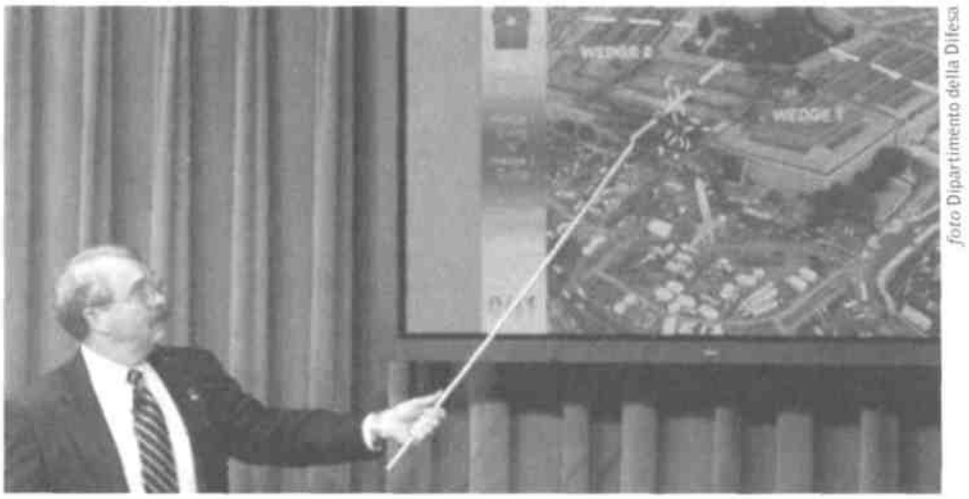
Il foro di uscita

La fotografia della pagina XII (come quella di copertina) è stata scattata dal dipartimento della Difesa e mostra il foro di uscita dell'apparecchio. La didascalia iniziale dell'immagine, pubblicata da un sito della US Navy, recita: *"Il foro di uscita che segna il punto finale della penetrazione del Boeing 757 nel Pentagono"*. Questo foro, perfettamente circolare, misura circa 2,30 m di diametro.

Le due immagini delle pagine XIV-XV e i relativi ingrandimenti illustrano la posizione del foro. Si tratta della facciata interna del terzo anello. L'apparecchio ha perforato tre edifici seguendo un'angolatura di

45°.

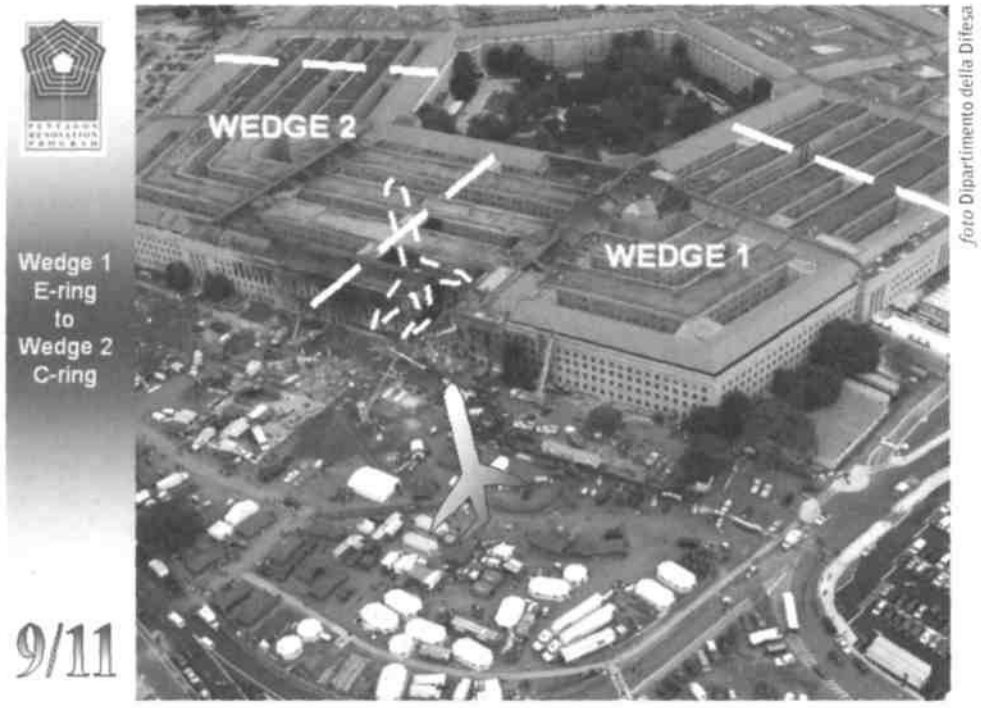
La versione ufficiale del Boeing



Secondo il Pentagono, il foro circolare che si vede sul terzo edificio è stato prodotto dal muso del Boeing 757-200. Il capo progetto dell'Operazione Restauro del Pentagono, Lee Evey, l'ha spiegato dettagliatamente ai giornalisti nel corso di una conferenza stampa, il 15 settembre. *"Gli anelli vengono chiamati E, D, C, B e A. Tra B e C c'è un cammino di ronda che circonda il Pentagono. È chiamato A-E. L'aereo ha effettuato una virata di avvicinamento più o meno così e il muso dell'apparecchio ha attraversato il muro interno dell'anello C ed è uscito sulla ronda A-E. Pertanto, si può dire che l'aereo è arrivato fin qui".*

Alcuni esperti hanno confermato la versione ufficiale. Nel suo insieme questa versione è piuttosto complessa e merita di essere studiata con attenzione.

- L'assenza di frammenti del Boeing si spiega con il fatto che l'aereo, quando ha colpito questo edificio, particolarmente solido e resistente, si è *"polverizzato"*. Un esperto rimasto anonimo consultato da *Le Monde* spiega: *"L'impatto è stato estremamente violento e ha causato la polverizzazione dell'apparecchio". "Lo schianto è stato tale che l'aereo si è letteralmente polverizzato",* commenta un altro esperto citato da *Libération.*



- La scomparsa delle parti più resistenti dell'aereo, come i reattori o i freni, è spiegata dal fatto che l'apparecchio si è completamente *fuso* (ad eccezione di un faro e delle scatole nere che sono state ritrovate tre giorni dopo). *"Diversamente dalle automobili, gli aerei sono composti soprattutto di alluminio che comincia a fondere a circa 600°, quindi le strutture dell'apparecchio si possono essere fuse",* è l'analisi di *Le Monde.* E *Libération* conferma: *"Molti altri frammenti dell'aereo si sono fusi a causa dell'intenso calore".*

- L'assenza di cento tonnellate di metallo fuso è spiegata dal fatto che la temperatura, superando i 2500°, ha provocato l'evaporazione dei materiali dell'aereo (ma non di quelli dell'edificio né di quelli dei fari e delle scatole nere). Un altro esperto chiosa: *"A seconda della causa che lo ha provocato, dei materiali che lo alimentano, dell'esposizione all'ossigeno e della sua durata, un incendio di questa portata emana un calore tra i 1700° e i 2500°. Il calore emanato dall'incendio per ventiquattr'ore spiegherebbe perché la maggior parte dei resti dell'aereo sia stata distrutta".*

- La presenza dell'ultimo foro di 2,3 m di diametro si spiega con il fatto che, malgrado tutti questi ostacoli, il muso dell'aereo ha continuato la sua folle corsa perforando tre edifici. Questa è la conclusione a cui è giunto il capo progetto dell'Operazione Restauro del Pentagono.

Dunque, secondo la versione ufficiale, i danni possono essere stati

causati da un Boeing 757-200. Ed è per questo che l'aereo si è potuto *disintegrare* colpendo la facciata del Pentagono, si è potuto *fondere* all'interno dell'edificio ed *evaporare* a 2500°. Ma, nondimeno, ha perforato altri due edifici producendo un foro di circa 2 m di diametro....

Il muso di un aereo?

Immaginiamo, per un istante, che non ci abbiano raccontato che l'aereo si è disintegrato, che si è fuso ed è evaporato. È mai possibile che il muso di un aereo di linea perfori tre palazzi e crei all'uscita del terzo un foro perfettamente tondo di 2,30 m?

Il muso dell'aereo, il radome, contiene il sistema di navigazione elettronica. Non è costruito in metallo ma in fibra di carbonio per permettere il passaggio delle onde degli apparecchi elettronici. La forma del muso è stata studiata per essere aerodinamica, ma non è stata concepita per resistere agli urti. Il guscio esterno, come anche il contenuto, è quindi molto fragile. Su un eventuale ostacolo si potrebbe frantumare, ma non sarebbe in grado di perforarlo.

Ci si può rendere conto della fragilità del muso degli aerei da numerose fotografie di incidenti aerei molto meno violenti di quello ipotizzato al Pentagono. Quella per esempio del Boeing 757-204 della Britannia Airways, nel settembre del 1999 (pagina XIII dell'inserto fotografico).

Il muso è un guscio estremamente fragile. Sarebbe impossibile ritrovare il muso di un aereo dopo un tale schianto. A maggior ragione non può aver provocato il foro, così preciso e circolare, osservato sul terzo anello dell'edificio.

Una testata missilistica?

Eppure i pompieri dicono di aver visto ciò che credono sia il muso di un aereo e spiegano che il Boeing è penetrato fino all'anello C. Il comandante Delfina racconta al *NFPA Journal: "L'unico mezzo che avevamo per sapere che si trattava di un aereo all'interno dell'edificio è che avevamo visto dei frammenti del muso del velivolo".* Durante una conferenza stampa al Pentagono, il comandante Ed Plaugher, interrogato a proposito del carburante dell'aereo, afferma: *"Abbiamo quella che riteniamo sia una pozza proprio nel punto in cui si trova ciò che crediamo sia il muso di un*

aereo".

Cos'è questa parte di apparecchio che è stata in grado di provocare simili danni e che i pompieri sono sicuri di aver visto? Contrariamente al fragile muso di un aereo, le testate di alcuni missili sono estremamente resistenti. I frammenti che i pompieri hanno visto, ma che non sono riusciti a identificare con certezza, potrebbero benissimo appartenere all'ogiva di un missile.

Ora, in che cosa consistono esattamente questi danni? Tra il foro dal quale è entrato il velivolo e quello da cui è uscito, tre palazzi sono stati perforati da parte a parte. È da notare che questi tre palazzi non sono stati *sfondati,* bensì, *perforati.* Infatti, non c'è nessun altro danno a parte quella specie di tunnel e il grande incendio che si è, in seguito, sviluppato nell'ala ovest del Pentagono. Se un Boeing 757-200 si fosse *schiantato* su questi edifici, li avrebbe sfondati. I danni causati sono poca cosa in confronto a quelli di un *crash* aereo. Quindi, il velivolo che ha colpito il dipartimento della Difesa ha prodotto un effetto molto singolare. Alcuni missili sono appositamente concepiti per avere un effetto perforante. Questi missili sono appesantiti con uranio impoverito, un metallo molto denso che si scalda alla minima frizione e rende la perforazione più facile, e sono usati, in particolare, per perforare i bunker. Un aereo si può schiantare e può *sfondare* un palazzo. Un missile di questo tipo lo *perfora.*

* * *

L'osservazione dei danni permette dunque di scegliere tra le due ipotesi, il missile o l'aereo. L'edificio non è sfondato come se avesse subito un classico *crash* aereo ma perforato come se fosse stato colpito da un missile. Per confermare l'ipotesi del missile bisogna, ora, studiare le caratteristiche dell'esplosione e dell'incendio che ha provocato.

L'effetto di una cava

di *Pierre-Henri Bunel**

- Pierre-Henri Bunel, diplomato all'Accademia Militare di Saint-Cyr, è un ex ufficiale d'artiglieria, con grande esperienza nei seguenti campi: effetti degli esplosivi su persone ed edifici, effetti delle granate d'artiglieria su persone ed edifici, lotta antincendio contro le fiamme da essi generate, relitti e resti di

aerei distrutti. Ha anche partecipato alla guerra del Golfo, al fianco dei generali Schwarzkopf e Roquejeoffre.

Di che natura è l'esplosione che ha avuto luogo al Pentagono l'11 settembre 2001? Un'analisi delle immagini video dell'impatto e delle fotografie dei danni consente di capire che tipo di ordigno è stato utilizzato per l'attentato. L'esplosione corrisponde a quella che può essere prodotta dal kerosene di un aereo o a quella di un vero e proprio esplosivo? L'incendio corrisponde a un incendio di idrocarburi o a un fuoco classico?

Deflagrazione o detonazione?

Per cominciare, mi sembra indispensabile illuminare il lettore su un *distinguo* fondamentale: la differenza tra una deflagrazione e una detonazione.

La combustione di materie chimiche esplosive, per esempio le polveri, gli esplosivi o gli idrocarburi, libera energia producendo un'onda d'urto. La diffusione a grande velocità dell'enorme quantità di gas prodotta dalla reazione chimica è accompagnata da una fiammata, dal rumore causato dallo spostamento dell'onda d'urto e da fumo. Spesso, addirittura prima di vedere la fiamma, si osserva una nuvola di vapore dovuta alla compressione dell'aria che circonda la zona dell'esplosione. Sotto l'influenza dell'onda d'urto, infatti, non potendosi mettere in moto istantaneamente, l'aria si comprime. All'inizio, per la compressione delle molecole dell'aria, l'invisibile vapore acqueo contenuto nell'atmosfera in quantità più o meno grandi si comprime e diventa visibile sotto forma di nuvola bianca.

Vorrei insistere sulla nozione di onda d'urto. Un'esplosione è una reazione che proietta gas a una velocità più o meno elevata. Le materie esplosive, a seconda della loro costituzione chimica e della disposizione fisica delle loro molecole, imprimono al gas che generano una velocità di propagazione più o meno grande. Si dice che sono più o meno progressive. L'osservazione dell'onda d'urto, quindi, dà un'indicazione preziosa sulla velocità dei gas proiettati dall'esplosione.

Le materie esplosive si dividono in due gruppi, a seconda della loro progressività. Si dice che "detonano" gli esplosivi che producono un'onda d'urto la cui velocità di propagazione è superiore ai 2000 m al secondo

circa. Le materie esplosive la cui onda d'urto è inferiore non detonano, "deflagrano". È il caso, per esempio, delle polveri o degli idrocarburi.

In un motore a scoppio - e il turboreattore di un Boeing 757 è un motore a scoppio continuo - il carburante sotto pressione deflagra, non detona. Se detonasse, la struttura del motore non resisterebbe. Il kerosene di un aereo di linea che si schianta di solito prende fuoco e non arriva neanche a produrre una deflagrazione, salvo rare volte e solo in alcuni punti, limitati ai motori. I motori dell'Airbus che è caduto su Queens, a New York, nel novembre 2001, non sono esplosi toccando il suolo. Il kerosene è un olio pesante simile al gasolio, trifiltrato per renderlo idoneo al passaggio negli iniettori dei motori a reazione. In nessun caso, quindi, può essere un esplosivo.

Molto importante è anche il colore dell'esplosione. Nel caso delle detonazioni, l'onda d'urto si sposta rapidamente. Se l'esplosione avviene in aria e senza ostacoli, nel punto dell'esplosione in genere la fiamma è giallo pallido. Allontanandosi dal punto zero tende all'arancione, poi al rosso. Se incontra ostacoli, tipo i muri di un edificio, praticamente la parte giallo chiaro non si vede. La durata della fiammata di questo colore è breve. La forma della fiamma dà un'impressione di "rigidità" dovuta alla velocità di propagazione. Il fumo compare solo quando le polveri sollevate dall'onda d'urto cominciano a bruciare per l'aumento repentino della temperatura. In questo caso, però, sono fumi di incendio, che hanno ben poco in comune con le volute nere e dense dei fuochi di idrocarburi.

Ma gli esplosivi solidi non sono semplici combinazioni chimiche. Si può migliorarne l'efficacia giocando sulle loro forme fisiche. In linea di principio, l'onda d'urto degli esplosivi si propaga perpendicolarmente alla superficie che li contiene. Lavorando sulla forma delle cariche, quindi, si può orientare l'onda d'urto in modo da inviare il massimo di energia in una determinata direzione, allo stesso modo in cui la luce di un faro viene indirizzata da un riflettore. Così abbiamo cariche sferiche la cui onda d'urto parte in tutte le direzioni, cariche cilindriche come quelle presenti nei proiettili *shrapnell* (ordigni che scoppiando scagliano tutt'intorno minuscoli pezzetti d'acciaio grandi come quadretti di cioccolata mitragliando il campo di battaglia), cariche piatte, che consentono di fare buchi negli ostacoli piani con la minima dispersione di energia in direzioni inutili, e abbiamo anche le cariche cave. Queste ultime concentrano l'onda d'urto principale sotto forma di un dardo ad alta temperatura che veicola

una quantità d'energia in grado di perforare blindature di acciaio, di conglomerati o di cemento.

L'innesco

L'esplosivo che costituisce l'arma deve esplodere al momento voluto. Per poter reagire esattamente come vuole l'utente, bisogna che abbia una certa stabilità. L'esplosivo che costituisce la carica principale di un'arma è troppo stabile per esplodere a un semplice urto. In realtà, per dare inizio alla reazione chimica è necessario che la carica sia sottoposta a un'onda d'urto provocata da un esplosivo più sensibile e meno potente, chiamato detonatore. La carica d'esplosivo del detonatore reagisce a un urto, a una scintilla oppure a un impulso elettrico o elettromagnetico. Allora si crea un'onda d'urto che provoca la detonazione della carica principale.

Il sistema che comanda l'esplosione del detonatore si chiama sistema d'innesco. I dispositivi sono molti e diversi, e sarebbe troppo lungo analizzarli tutti. Mi limiterò quindi a trattare i due sistemi che potrebbero essere stati utilizzati al Pentagono: il sistema d'innesco di esplosivi comandati da un operatore e i sistemi d'innesco per carica cava a percussione istantanea e a scoppio ritardato.

I proiettili, le bombe o i missili sono dotati di un sistema d'innesco che comprende un dispositivo di scatto, un meccanismo di ritardo e un detonatore. L'intero apparato si chiama spoletta, può essere fissato all'arma sia al momento della sua costruzione che al momento della preparazione per il tiro e comprende un sistema di sicurezza che impedisce all'insieme di funzionare fino a che non viene armato.

Il dispositivo di scatto viene attivato dall'urto in caso di spolette a percussione, da un radar che rivela la distanza nel caso di spolette radioelettriche, dalla reazione a una fonte di calore o a una massa magnetica nel caso di spolette termiche e magnetiche.

O la detonazione è provocata istantaneamente dal dispositivo di scatto, o il meccanismo di ritardo fa sì che l'arma detoni qualche millisecondo dopo l'impatto. Nel secondo caso, l'arma comincia a penetrare l'obiettivo intaccandolo fisicamente con la sua blindatura. La carica detona dopo che l'arma è già entrata nell'obiettivo, cosa che ne accresce l'effetto distruttivo.

Per le fortificazioni con blindature particolarmente resistenti, esistono anche armi a più cariche. Le prime cariche rompono il cemento, quella o

quelle successive penetrano e detonano. In genere, le cariche anticemento sono cariche cave. Il dardo di energia e di materie fuse buca la fortificazione e diffonde all'interno una quantità di materie calde spinte da una colonna d'energia che perfora i muri come una fustella. L'elevato calore prodotto dalla detonazione della carica cava fa sì che tutto ciò che di combustibile si trova all'interno prenda fuoco.

Durante la guerra del Golfo, i missili o le bombe guidati antifortificazione hanno perforato tutti i bunker di cemento che sono stati colpiti, specialmente nella base aerea di As Salmàn. Una stessa bomba era in grado di perforare tre spessori di cemento armato cominciando dal più spesso, quello esterno.

Il missile

Per portare un attacco con un'arma così complessa, è chiaro che ci vuole un vettore. Nel caso di bombe guidate, il vettore è un aereo o anche un elicottero potente. L'arma parte allora con una velocità iniziale che è quella del velivolo vettore. Scende in volo planato e di solito segue una rotta data da un raggio laser. Nel caso di un missile, la portata è molto maggiore perché il missile dispone di un proprio motore. A rigore, si può anche concepire che il missile parta da una rampa di lancio a terra. Del resto, esistono missili terra-terra in grado di trasportare armi antifortificazioni.

In linea di massima, tre sono le fasi di volo di un missile da crociera di modello recente. Il lancio, durante il quale acquista la velocità di volo uscendo dalla stiva di un aereo o da un tubo lanciamissili. Spinto da un motore alla massima potenza, raggiunge la propria velocità di crociera e distende ali e impennaggio. Poi scende alla quota di crociera e segue la sua rotta d'avvicinamento. Nel corso di questa fase cambia spesso direzione, vira in funzione del suo programma di volo, sale o scende per rimanere abbastanza basso sul terreno in modo da evitare, per quanto possibile, di essere rilevato. In questa fase è possibile che venga scambiato per un aereo da combattimento in volo tattico. Si comporta così fin quando raggiunge il punto di inizio della fase terminale. Questo punto si situa a una certa distanza dall'obiettivo, 2 o 3 km a seconda dei modelli. A partire da questo punto, il missile vola in linea retta verso il bersaglio e subisce una forte accelerazione che gli dà il massimo di velocità per colpire l'obiettivo con la massima forza di penetrazione. Bisogna quindi che il missile raggiunga il

punto d'inizio della fase terminale con una grande precisione e che prima della fase di accelerazione sia non soltanto nel posto giusto ma anche nella direzione giusta. Questo è il motivo per cui spesso succede che il missile finisca il suo volo con una virata stretta che gli permette di "allinearsi" in maniera corretta. Osservandolo, ci si accorge che il missile riduce la sua forza motrice prima di "ridare gas".

Il tipo di esplosione osservata al Pentagono

L'8 marzo 2002, un mese dopo l'inizio della polemica su Internet e tre giorni prima dell'uscita del libro *L'incredibile menzogna,* la CNN ha diffuso cinque nuove immagini dell'attentato. Un'agenzia fotografica le ha poi abbondantemente distribuite a numerosi giornali di tutto il mondo. Queste immagini, registrate da una telecamera di sorveglianza, non sarebbero state rese pubbliche dal Pentagono, che si è limitato ad autenticarle. Vi si vede lo sviluppo della fiammata dell'impatto sulla facciata dell'edificio del dipartimento della Difesa.

La prima mostra una massa bianca che sembra un fumo bianco e che certamente ricorda la vaporizzazione dell'acqua contenuta nell'aria circostante al momento dell'inizio del propagarsi nell'atmosfera di un'onda d'urto supersonica di materia detonante. Si distinguono tuttavia tracce di fiamma rossa caratteristiche delle alte temperature che l'aria raggiunge quando è sottoposta alla pressione di un'onda d'urto rapida.

La cosa che salta agli occhi è che l'onda d'urto parte dall'interno dell'edificio. Si vede, al disopra del tetto, l'uscita della sfera di energia che non è ancora una sfera di fuoco, il che fa legittimamente pensare alla detonazione di un esplosivo ad alto potere energetico, ma per il momento non si riesce ancora a stabilire se si tratta di una carica a effetto guidato o no.

Al livello del suolo, partendo dalla destra della foto e andando verso la base della massa di vapore bianco, si distingue una scia di fumo bianco, che fa decisamente pensare al fumo che esce dallo scappamento del propulsore di un ordigno volante. A differenza del fumo che uscirebbe da due motori a kerosene, questo è bianchissimo. In realtà, i turboreattori di un Boeing 757 avrebbero lasciato una traccia di fumo molto più nero. Il solo esame di questa fotografia fa pensare a un apparecchio volante monomotore di dimensioni molto più piccole di un aereo di linea. E

comunque mai a due turboreattori della General Electric.

Nella seconda immagine (pagina III) si vede sempre la scia orizzontale di fumo e si distingue molto nettamente lo sviluppo della fiamma rossa. È interessante confrontare quest'immagine dell'impatto sul Pentagono con quella dell'impatto dell'aereo sulla seconda torre del World Trade Center (pagina III). In quest'ultima la fiamma è di colore giallo, segno di una temperatura di combustione più bassa, ed è mischiata a fumi neri e densi, dovuti alla combustione di idrocarburi nell'aria. In questo caso si tratta senz'altro del kerosene contenuto in un aereo. La fiamma scende abbastanza lentamente sulla facciata dove è penetrato l'aereo, trascinata in discesa dal carburante che cade. Al contrario, la fiamma dell'esplosione del Pentagono sale energicamente dall'interno dell'edificio strappando via rottami che si vedono mischiati alla fiamma rossa. Non c'è più la nuvola di vapore dovuta all'onda d'urto che, nella prima foto dell'impatto sul Pentagono, maschera la fiamma. Il calore intenso l'ha fatta evaporare. Cosa che, come abbiamo visto, è caratteristica delle detonazioni di esplosivo ad alto potenziale.

Approfittiamone per osservare l'aspetto del fumo che sale dalla prima torre colpita, quando vi si sviluppa l'incendio. Sono volute di fumo denso e grasso. Per quanto riguarda la traccia lasciata nell'aria dall'aereo, a differenza dell'apparecchio che sembra aver colpito il Pentagono, non c'è alcuna scia dopo che è avvenuto l'impatto.

Le foto della pagina IV sono state scattate poco dopo l'esplosione. Ancora non sono entrati in azione i pompieri. In quella in alto, la fiamma dell'esplosione si è spenta. L'incendio provocato dall'esplosione cova e le fiamme non sono ancora visibili, tranne che a livello del punto d'impatto, dove si vede il bagliore rosso in asse con il traliccio verticale del pannello autostradale. Non siamo davanti all'incendio di un aereo di linea, quindi, perché altrimenti il kerosene avrebbe preso fuoco immediatamente. La facciata non è ancora sfondata. Non si vede alcuna distruzione meccanica importante, mentre invece i piani e il tetto sono già stati raggiunti dalla fiammata.

Nella foto in basso, scattata, stando all'autore, circa un minuto più tardi, gli incendi provocati all'interno dell'edificio dall'onda di calore cominciano ad acquistare ampiezza. La freccia indica un foro nella parete attraverso il quale si vede il focolaio di un incendio che si sta sviluppando. La facciata non è ancora sfondata e il fumo iniziale si dirada. Solo dopo che i fuochi

avranno cominciato a congiungersi e a formare un incendio unico appariranno fumate più dense, ma senza mai assumere l'aspetto dei fumi dell'incendio di un aereo di linea con i suoi serbatoi di kerosene.

Insomma, è sufficiente l'esame di queste foto che tutti hanno avuto modo di vedere sui giornali per rilevare differenze evidenti tra le due esplosioni. Se la fiamma del World Trade Center è senza dubbio quella del kerosene di un aereo, è anche vero che al Pentagono le cose sembrano essere andate in maniera del tutto diversa. Il velivolo che ha colpito il dipartimento della Difesa non ha, a prima vista, niente a che vedere con l'aereo di linea della versione ufficiale. Ma bisogna proseguire l'analisi e andare avanti nella ricerca di elementi che ci permetteranno, forse, di determinare la natura dell'esplosione che ha danneggiato il Pentagono.

Un incendio di idrocarburi?

Quando i pompieri intervengono sul posto, si vede chiaramente che per domare l'incendio utilizzano acqua (pagina X). Numerose fotografie ufficiali mostrano che il mezzo dei pompieri è un camion antincendio medio. L'acqua che esce dagli idranti è di colore bianco, perciò non contiene la sostanza, definita ritardante che si utilizza per determinati incendi. In genere i ritardanti conferiscono all'acqua un colore bruno rossastro. Quindi l'incendio principale che si cerca di domare non è un fuoco di idrocarburi, perché non ci sono i cannoni a schiuma tipici degli interventi in caso di incidenti aerei, né idranti per spargere prodotti appositi.

Tuttavia, se si esamina la foto in alto a pagina VI si noteranno dei residui di schiuma carbonica. La spiegazione della sua presenza si ricava da alcune testimonianze dell'11 settembre; secondo alcune sarebbe esploso un elicottero, secondo altre un camion parcheggiato presso la facciata. In molte immagini, effettivamente, si vede un camion in fiamme sulla destra dell'impatto. In compenso, la quantità di residui di schiuma è esigua e questa è sparsa non tanto sull'incendio dell'edificio quanto sul prato prospiciente, come se fosse stata usata per spegnere un fuoco provocato da quello dell'attentato; quello che, nel gergo dei pompieri, si chiama fuoco per simpatia. Questo significa che è stato utilizzato un idrante a schiuma per spegnere uno o più incendi secondari.

Nelle immagini diffuse dal dipartimento della Difesa si vede un camion,

attrezzato con un cannone lancia-schiuma, affrontare un fuoco situato davanti alla facciata, mentre pompe di grande potenza affrontano il fuoco principale all'interno dell'edificio. Per come viene effettuata in quel momento, l'aspersione mira chiaramente ad abbassare la temperatura generale bagnando tutto a priori, per poi poter entrare nell'edificio e spegnere gli incendi punto per punto.

Così, mentre l'incendio di serbatoi quasi pieni dovrebbe richiedere l'impiego massiccio di mezzi specializzati per i fuochi di idrocarburi, i pompieri utilizzano l'acqua normale, che serve per gli interventi in caso di fuochi urbani senza combustibili particolari. Inoltre, da ciò che si vede, il fumo ha tutto l'aspetto di un normale incendio di un edificio di città, sia per i colori che per la forma delle volute. Nulla a che vedere con quello che, nello stesso momento, s'innalza dal World Trade Center.

Artiglieria, informazioni e BDA

Dopo aver parlato in qualità di ex pompiere, ora farò le mie valutazioni da ufficiale osservatore d'artiglieria. Tra i suoi incarichi, egli deve individuare gli obiettivi, decidere il tipo di arma che va impiegata per trattarli e la quantità di proiettili che servono per renderli inoffensivi. Una volta che l'obiettivo è stato trattato, bisogna compiere una valutazione dei danni reali per stabilire se la prima bordata è stata sufficiente o se bisogna continuare a tirare.

Si tratta di fare un bilancio delle distruzioni da trasmettere ai reparti di comando e d'informazione. Questa valutazione dei danni del campo di battaglia si chiama in inglese BDA (Battlefield Damage Assessment). Naturalmente, queste valutazioni vanno fatte con il massimo di oggettività: sarebbe stupido richiedere altri tiri su un obiettivo già neutralizzato o distrutto, e altrettanto stupido decidere che un obiettivo non è più in grado di nuocere quando potrebbe rappresentare ancora una minaccia.

Durante la guerra del Golfo, ogni giorno si teneva una riunione presso il quartier generale del generale Schwarzkopf tra i tre comandanti in capo dei contingenti francese, inglese e americano. Una parte del capitolo "informazioni" del *briefing* verteva sull'esame di foto di BDA. E Schwarzkopf vi dedicava un'attenzione del tutto particolare. Studiando le immagini, si capivano gli effetti delle armi e l'ampiezza dei danni inflitti agli obiettivi.

Non era voyeurismo, da parte dei tre generali. Permetteva, invece, di stabilire se fosse il caso di continuare ad attaccare obiettivi già trattati, ma anche di decidere l'utilizzo di armi meno potenti per evitare che le distruzioni inflitte agli obiettivi militari avessero conseguenze sulla popolazione civile. Inutile dire come, per coloro che analizzavano le immagini, osservatori di artiglieria e agenti dei servizi, la valutazione dei danni sia una materia chiave da noi tutti studiata attentamente. E quando alla teoria si aggiunge l'esperienza, com'è disgraziatamente il mio caso, si arriva ad avere qualche elemento oggettivo di valutazione per esaminare i danni recati a un edificio; soprattutto se si conosce bene l'edificio, com'è ancora una volta il mio caso.

Le foto ufficiali della facciata

Tra le vedute generali della facciata ce n'è una molto interessante. Proveniente anch'essa da organismi ufficiali americani, si trova in alto a pagina V.

È stata scattata dopo che i pompieri hanno finito di lavorare sull'esterno dell'edificio e vi si distinguono parecchi elementi istruttivi. Anzitutto, la fuliggine che copre la facciata è un miscuglio delle ceneri che avrebbero depositato i fumi di un incendio classico; altre ceneri sembrano quelle depositate dall'onda d'urto di un esplosivo ad alto potenziale. Ma nessuna di esse si presenta nella caratteristica dello strato grasso e spesso depositato da un fuoco di kerosene. I vetri sono stati spaccati da una detonazione e non fusi da un incendio di idrocarburi che sarebbe durato parecchi giorni. La cosa incredibile è che le poche finestre infrante si trovano soprattutto vicino al punto dell'esplosione e al livello dei piani bassi. Quindi vicino al punto zero. È verosimile che l'onda d'urto si sia propagata lungo i corridoi, come si capisce bene dalla foto d'insieme a pagina XI. Il che conferma la testimonianza di David Tehall, un ufficiale di collegamento del Pentagono, che ha descritto l'arrivo improvviso di un violento frastuono accompagnato da rottami che hanno devastato il corridoio su cui dava il suo ufficio.

All'inizio dello spostamento l'onda d'urto ha spaccato i vetri ma, una volta canalizzata dai muri dei corridoi, ha assunto un orientamento che non ha più avuto grande effetto sulle finestre. Bisogna precisare che si tratta di finestre con i doppi vetri e che il vetro esterno è particolarmente resistente.

È ciò che ha dichiarato il rappresentante della ditta che li ha montati, ed è anche quanto mi era stato spiegato molto prima dell'attentato, durante una visita ufficiale al Pentagono in qualità di interprete.

Una foto scattata da più vicino, in basso a pagina V, offre una veduta della zona dell'impatto dopo lo sgombero e permette di distinguere nettamente i pilastri verticali in cemento dell'ossatura dell'edificio e i corridoi che percorrono i piani. Vedendola, si capisce molto meglio come l'onda d'urto sia passata rasente alle finestre di cui abbiamo parlato prima.

La foto mostra chiaramente che i pilastri verticali, di cui alcuni rivestiti con pannelli di legno, hanno subito i danni maggiori al pianterreno, cioè dove si è prodotta la detonazione, ma non sono stati frantumati e spezzati come sarebbe successo se fossero stati colpiti dal bordo delle ali di un aereo da cento tonnellate. Nella fattispecie, sarebbero stati investiti dalla parte del bordo anteriore in cui sono fissate le slitte dei motori, che è il punto più resistente. È evidente che i pilastri verticali dell'ossatura in cemento non sono stati colpiti da nessuna ala.

Se un aereo avesse colpito il Pentagono, come la versione ufficiale vuole farci credere, le ali avrebbero colpito i pilastri verticali più o meno al livello del solaio sul quale si vedono degli uomini in piedi, mentre la parte danneggiata dei pilastri si trova palesemente al disotto, là dove si vedono i rivestimenti in legno e i puntelli d'acciaio color minio. Vuol dire che il velivolo che portava la carica che ha danneggiato i pilastri ha colpito più in basso di quanto non avrebbe fatto un enorme aereo di linea. Rimando ora alla prima fotografia analizzata, quella dove si vede la scia di fumo di un propulsore molto bassa sul terreno.

Quest'immagine permette inoltre di ridimensionare le dichiarazioni di certi esperti secondo cui *"il Pentagono è costruito con materiali particolarmente resistenti"*. È vero che sono stati utilizzati materiali rinforzati per vetri e pannelli esterni, ma il Pentagono non è un fortino, così come un'automobile blindata non è un carro armato.

Una carica cava anticemento

L'ultima foto è stata realizzata dal dipartimento della Difesa e pubblicata su un sito della US Navy. È riprodotta a pagina XII. Osservandola, si vede un buco quasi circolare sormontato da un alone nero, con un diametro di circa 2,30 m e situato nel muro della terza linea di edifici partendo dalla

facciata. È il buco che avrebbe fatto il muso dell'aereo.

Ciò vorrebbe dire che il muso dell'apparecchio, una calotta in fibra di carbonio tutt'altro che blindata, avrebbe attraversato senza distruggersi sei muri portanti di un immobile considerato piuttosto solido. E l'alone nero al disopra del buco? Fuoco di idrocarburi? Ma allora tutta la facciata di questo edificio sarebbe imbrattata di fuliggine e non solamente i pochi metri quadrati effettivamente sporcati. E i vetri rotti, è stato l'impatto? Ricordo che si tratta di vetri resistenti.

L'aspetto del foro nel muro richiama indiscutibilmente l'effetto delle cariche cave anticemento che ho avuto modo di vedere su numerosi di campi di battaglia.

Queste armi si caratterizzano per il loro "dardo". Questo dardo è una miscela di gas e materie in fusione che viene proiettata in direzione dell'asse del paraboloide che costituisce la faccia anteriore dell'arma. Spinto a una velocità di molte migliaia di metri al secondo con una temperatura di molte migliaia di gradi, questo dardo buca il cemento per parecchi metri di spessore. Quindi può bucare senza problemi cinque spessori di muro di un edificio. Cinque su sei, perché la facciata è stata perforata dal vettore stesso. La detonazione della carica non avviene, in effetti, se non dopo che la carica è stata portata all'interno dell'obiettivo. Come ho già spiegato prima, le spolette che armano le cariche anticemento non sono istantanee, ma a scoppio ritardato. È per questo che la fiamma dell'esplosione si è sviluppata nell'edificio dall'interno verso l'esterno. Come si vede nelle fotografie prese dalla telecamera di sorveglianza, l'onda d'urto parassita ha danneggiato la facciata, i piani e il tetto e si è propagata nei corridoi all'altezza del punto dove il vettore è esploso: il pianterreno.

Il dardo contiene dei gas ad alta temperatura che rallentano e finiscono la loro corsa prima di quella dei materiali fusi. Sul loro percorso, i gas incendiano tutto ciò che è combustibile. Un'immagine schematica della fiamma e del dardo di una carica cava mentre buca dei muri è mostrata a pagina XIII.

I materiali fusi vanno più lontano del gas e, nel caso in questione, l'immagine evoca chiaramente l'effetto che avrebbero avuto i materiali fusi di un dardo a fine traiettoria. Si sarebbero fermati sull'ultimo muro raggiunto alla fine della corsa. Ancora abbastanza caldi, avrebbero lasciato la propria traccia sul muro con quell'alone nero subito al disopra del buco.

Il calore sale dai materiali che poi si raffreddano e annerisce la parete solo al disopra del punto di impatto. A questo punto finale, la temperatura residua non è abbastanza alta da annerire maggiormente il cemento. In compenso, i resti dell'onda d'urto hanno ancora energia sufficiente per rompere i vetri immediatamente intorno al buco.

Si capisce, allora, perché i pompieri siano intervenuti con l'acqua. È il fluido estintore che presenta la maggiore inerzia termica. È quindi il più adatto a raffreddare materiali che abbiano preso un "colpo di calore" e a spegnere i fuochi urbani che si sono accesi per simpatia. Dunque per i pompieri non si trattava di estinguere un fuoco di idrocarburi, ma di spegnere fuochi localizzati e di raffreddare materiali surriscaldati.

Questa foto, e gli effetti descritti dalla versione ufficiale, mi portano quindi a pensare che l'edificio sia stato colpito dalla detonazione di una carica cava di forte potenza pensata per distruggere edifici solidi e trasportata da un mezzo aereo, un missile.

Scomparsa di un aereo

Martedì 11 settembre 2001, verso le 8,55 del mattino, un aereo di linea della compagnia American Airlines sparisce con sessantaquattro persone a bordo. Quarantadue minuti dopo, alle 9,37, la sede della Difesa degli Stati Uniti viene colpita da un ordigno volante. Durante la giornata, questi due avvenimenti vengono associati: il volo 77 dell'American Airlines si sarebbe schiantato sul Pentagono.

Questa versione dei fatti sembra logica. Eppure, risalendo alle fonti delle differenti "notizie" diffuse sui due eventi, si constata che non abbiamo assolutamente a disposizione alcun mezzo di controllo. E infatti, se si percorrono a ritroso le fila di tutte le informazioni disponibili, si arriva sempre a un'unica fonte: i militari.

Un aereo si dilegua

La notizia del dirottamento di un aereo dell'American Airlines in volo tra l'aeroporto Dulles di Washington e quello di Los Angeles viene diffusa dal canale televisivo ABC solamente alle 10,32, cioè un'ora dopo l'attentato al Pentagono. Ancora nessuno pensa che quell'aereo si sia schiantato sul Pentagono. Dieci minuti dopo, del resto, Fox afferma che il

dipartimento della Difesa è stato colpito da un apparecchio dell'US Air Force.

Dovrà trascorrere un'altra ora perché la compagnia aerea confermi la scomparsa del volo 77. Alle 11,38 l'American Airlines annuncia di aver perduto due aerei di linea che trasportavano un totale di centocinquantasei persone. Uno faceva la tratta Washington-Los Angeles, l'altro la Boston-Los Angeles. Alle 13,10 rende note le liste dei passeggeri e dei membri dell'equipaggio.

I controllori di volo civili pensano a un *crash* dell'apparecchio che è decollato alle 8,20. Il pilota ha effettuato la sua ultima comunicazione di routine con la torre di controllo alle 8,50 e *"alle 9,09, non riuscendo a mettersi in contatto con l'aereo via radio, i controllori di Indianapolis segnalano un possibile* crash", riporta il *Washington Post.* I terroristi, spiega più tardi il vicepresidente Dick Cheney, *"hanno spento il trasponder. È per questo che le prime notizie parlavano di un aereo caduto in Ohio, mentre non era affatto così".*

Il 12 settembre si apprende che il trasponder è stato spento verso le 8,55, rendendo l'aereo invisibile ai controllori di volo civili che non dispongono di radar in grado di rilevarlo in quell'area. A quel punto l'aereo avrebbe invertito la rotta dirigendosi su Washington. In genere, si considera che la fonte di questa notizia sia l'agenzia civile di controllo aereo (la Federai Aviation Administration, FAA). Ma la FAA non può sapere che l'aereo ha fatto dietro-front perché, a quanto dicono gli stessi controllori civili, una volta spento il trasponder l'aereo è invisibile ai loro occhi. La "notizia" che riguarda il dietro-front effettuato dal volo AA77, quindi, è priva di fonte.

Ma perché i pirati dell'aria avrebbero "spento il trasponder", come ingenuamente ci viene detto? Un'operazione del genere non solo è inconsueta in un atto di pirateria aerea: è una novità. D'altronde, rendere inoperante il trasponder di un aereo è il miglior modo per dare l'allarme.

In caso di problemi con un trasponder le procedure sono molto rigide, sia da parte civile che da parte militare. Il regolamento della FAA descrive minuziosamente l'iter da seguire quando un trasponder non funziona correttamente: la torre di controllo deve immediatamente mettersi in contatto radio con il pilota e, se non ci riesce, avvertire subito i militari che, a quel punto, mandano dei caccia per stabilire un contatto visivo con l'equipaggio. Ma l'arresto di un trasponder fa scattare automaticamente l'allarme anche da parte dell'organismo militare incaricato della protezione

dello spazio aereo di Stati Uniti e Canada, il NORAD (North American Aerospace Defense Command). Il trasponder è la carta d'identità dell'aereo. Un apparecchio che non disponga di questa sua identificazione viene immediatamente messo sotto sorveglianza. *"Se un oggetto non viene identificato in meno di due minuti o appare sospetto, viene assimilato a una minaccia potenziale",* è la spiegazione ufficiale. *"Gli aerei non identificati, gli aerei in difficoltà e gli aerei che si sospetta siano utilizzati per attività illegali possono di conseguenza essere intercettati dai caccia del NORAD".* L'intercettazione di un aereo fa parte della *"routine",* spiega ancora un portavoce dell'organizzazione.

Secondo la versione ufficiale, quindi, spegnendo il trasponder del Boeing i pirati hanno dato l'allarme quaranta minuti prima di schiantarsi sul Pentagono. Nessuno è stato in grado di spiegare i motivi di questa curiosa tattica.

Oltre che dare l'allarme, l'arresto di un trasponder può sortire anche un altro effetto: rendere l'aereo invisibile ai controllori di volo civili. In certe regioni, infatti, essi non dispongono di radar "primari", in grado cioè di individuare gli spostamenti aerei. I radar che utilizzano normalmente sono detti "secondari" e si limitano a registrare i dati emessi dai trasponder degli aerei (immatricolazione, quota ecc.). Spegnere il trasponder, quindi, permette di sparire da questi radar "secondari", rendendosi reperibili solo ai radar primari. Secondo la FAA, i controllori dell'Ohio non disponevano di radar primari. È per questo che l'aereo era totalmente scomparso dai loro schermi.

Allora perché disattivare il trasponder dell'apparecchio? Per dare l'allarme o per rendere invisibile l'aereo agli occhi dei soli civili?

A partire dal momento in cui il volo AA77 sparisce, ufficialmente verso le 8,55, tutte le notizie che lo riguardano provengono unicamente da fonti militari. L'FBI ordina alle autorità aeree civili di non diffondere notizie riguardo a quell'aereo. *"Ancora ieri sera, le notizie concernenti i passeggeri del volo 77, l'ora del decollo e quello che era successo a bordo, erano gelosamente tenute segrete dalla compagnia aerea, dalle autorità aeroportuali e dagli agenti della sicurezza",* spiega il *Washington Post. "Tutti davano come scusa il fatto che l'FBI aveva chiesto loro di non comunicare al pubblico alcun particolare"".*

Dalle fonti civili, quindi, sappiamo molto poco: un aereo dell'American Airlines è decollato dall'aeroporto Dulles di Washington per raggiungere

Los Angeles, dall'altra parte del paese. L'ultimo contatto radio con il pilota ha avuto luogo alle 8,50. I controllori di volo hanno perduto ogni contatto con l'apparecchio prima delle 9,09, ora in cui hanno dato l'allarme per un possibile *crash.*

Tutto il resto lo sappiamo da fonti militari: i controllori di volo hanno perduto il contatto radar con l'aereo perché il suo trasponder è stato spento alle 8,55. Lontano dai loro sguardi, l'aereo ha fatto dietro-front e si è diretto sul Pentagono, a qualche chilometro dal suo punto di partenza, dopo un'ora e diciassette minuti e dopo aver percorso quasi 1000 km.

Pertanto, niente indicava all'origine un eventuale legame tra l'ordigno che ha colpito il Pentagono e il volo AA77.

Attentato al Pentagono: aereo, elicottero o bomba?

Circa tre quarti d'ora dopo lo schianto dei due aerei sul World Trade Center di New York, anche la capitale federale, Washington, viene colpita. Un primo attentato sembra aver luogo in una dépendence della Casa Bianca, l'Old Executive Office Building. Alle 9,42 il canale televisivo ABC mostra delle immagini di un fumo denso che fuoriesce dall'edificio della Presidenza degli Stati Uniti. Queste immagini furtive, che sono state rapidamente dimenticate, vengono eclissate due minuti dopo dall'annuncio di un secondo incendio, stavolta presso la sede della Difesa americana, il Pentagono. A questo punto le notizie diffuse dalle televisioni e dalle agenzie di stampa si contraddicono. Secondo alcuni l'incendio è stato provocato dall'esplosione di un'auto-bomba, altri parlano di un nuovo dirottamento aereo, altri ancora, infine, annunciano il *crash* di un elicottero.

Poco prima delle 10, il primo comunicato del dipartimento della Difesa parla di un *"attacco",* ma non precisa di che natura.

Altrettanto poco chiara è la situazione alla Casa Bianca. Nelle prime ore, il consigliere per la Sicurezza Nazionale, Condoleezza Rice, dice soltanto che *"qualcosa"* ha colpito il Pentagono: *"In quelle prime ore della crisi, quando siamo usciti dalla sala comando, le notizie che ci stavano comunicando avevano dell'incredibile. Avevamo appena saputo che un altro aereo era entrato nella seconda torre del World Trade Center. E quando siamo usciti dalla sala ci hanno detto che qualcosa aveva colpito il Pentagono e che qualcos'altro stava dirigendosi dritto verso la Casa*

Bianca". Il vicepresidente Dick Cheney non è meglio informato. Spiega che *"i primi rapporti sull'attacco al Pentagono indicano un elicottero o un jet privato"*.

Il primo a parlare di un aereo è il segretario alla Difesa, Donald Rumsfeld. Subito dopo l'attentato, lascia il suo ufficio per andare a constatare i danni. *"Quando è tornato nell'edificio, circa mezz'ora dopo",* racconta la sua assistente Victoria Clarke, *"è stato il primo a dirci che era praticamente sicuro che si fosse trattato di un aereo. Basava la sua opinione sul pezzo di carcassa e sulle migliaia e migliaia di frammenti di metallo. È stato lui a dircelo, a noi dello staff presenti nella stanza. Ed è stato lui, dunque, il primo a dirci che probabilmente si era trattato di un aereo"*.

Strano. I più alti responsabili politici vengono messi al riparo in locali protetti, come Condoleezza Rice e Dick Cheney, che sono condotti nel bunker sotterraneo della Casa Bianca. La sede della Difesa americana viene attaccata senza che nessuno sia in grado di dire di che si tratta. La situazione è confusa, pericolosa. Eppure, il segretario alla Difesa in persona esce subito dopo l'attentato per andare a verificare i danni e spiegare che è stato un aereo a colpire il Pentagono.

Il servizio informazioni delle Forze Armate fa immediatamente sapere, sul sito del Pentagono, che si tratta di un *"aereo commerciale probabilmente sequestrato"*. Ma alla prima conferenza stampa ufficiale del dipartimento della Difesa, il portavoce della US Navy, il contrammiraglio Craig Quingley, dice di non avere notizie riguardo a quello che continua a essere solamente un *"aereo commerciale probabilmente dirottato"*.

Nel pomeriggio, l'associazione con il volo American Airlines 77 viene suggerita alla stampa da militari rimasti anonimi. *"La notizia"* si diffonde allora nei media come voce non confermata. Solo il *Los Angeles Times* specifica le sue fonti: riferisce che alcuni ufficiali *"coperti dall'anonimato"* hanno spiegato ai giornalisti che il Pentagono è stato colpito dal volo AA77.

Eppure, nessuna fonte civile si è presa la briga di mettere a confronto le dichiarazioni ufficiose dei militari. I controllori dell'aeroporto Dulles di Washington, che dispongono di radar primari, dichiarano soltanto di aver rilevato un apparecchio non identificato che si dirigeva a gran velocità verso la capitale. *"Alle 9,25 il primo controllore di volo dell'aeroporto Dulles ha notato l'aereo che si spostava rapidamente. Qualche secondo*

dopo, i controllori hanno diramato un allarme secondo il quale un aereo sembrava dirigersi direttamente verso la Casa Bianca". Una di loro, Danielle O'Brien, spiega: *"Per la velocità, la manovrabilità, il modo in cui ha eseguito la virata, ognuno di noi nella sala radar, tutti controllori di volo esperti, pensava che si trattasse di un aereo militare".*

Le fonti civili confermano dunque che un apparecchio non identificato si è diretto su Washington volando a gran velocità e con grande capacità di manovra. Non dicono, però, che si tratta di un Boeing 757-200 che appartiene alla compagnia American Airlines. Anzi, pensano piuttosto a un apparecchio militare.

Quindi non sono né i controllori civili né la compagnia aerea a identificare nel velivolo dell'attentato il volo AA77. L'identificazione dell'apparecchio viene fatta soltanto dalle Forze Armate. Ancora una volta, l'unica fonte è militare.

Testimonianza ufficiale

Il 12 settembre, tuttavia, una fonte civile sembra confermare la versione dei militari. Si apprende infatti che Barbara Olson, ex procuratore federale e commentatrice di grido della CNN al momento della procedura di destituzione di Bill Clinton, era nell'aereo e ha contattato in due riprese suo marito Theodore pochi istanti prima dell'attentato al Pentagono. La testimonianza è concisa, ma conferma che l'aereo è stato sequestrato e non si è schiantato in Ohio come inizialmente avevano creduto i controllori di volo.

Questa testimonianza, però, va presa con cautela. Intanto, è una testimonianza di terza mano: la prima volta non viene riferita da chi l'ha raccolta, ma da un amico di famiglia nonché giornalista della CNN, Tim O'Brien. Quest'ultimo riporta quanto Theodore Olson gli ha comunicato in merito alle ultime parole di sua moglie. In secondo luogo, Theodore Olson, sostituto procuratore generale degli Stati Uniti, è molto vicino all'amministrazione Bush, di cui costituisce un sostegno essenziale ogni volta che si presenta una difficoltà. È lui, per esempio, a patrocinare la causa di George W. Bush quando la Corte Suprema si trova a dover decidere del risultato delle elezioni presidenziali del 2000. Ed è ancora lui a difendere il vicepresidente Dick Cheney quando, all'epoca dell'inchiesta sullo scandalo Enron, si rifiuta di trasmettere alcuni documenti al

Congresso. Ora, lo stesso Olson ha dichiarato davanti alla Corte Suprema degli Stati Uniti: *"Non è difficile immaginare una infinità di situazioni* [...] *in cui gli ufficiali potrebbero avere ragioni assolutamente legittime per diffondere notizie false".*

In molti hanno interpretato questa testimonianza come una conferma che il volo AA77 si era schiantato sul Pentagono. Eppure, niente di ciò che ha detto Barbara Olson permette di trarre tali conclusioni. La testimonianza viene citata una prima volta in un articolo di Tim O'Brien sul sito Internet della CNN, il 12 settembre alle 2,06 del mattino. Vi si apprende soltanto che l'aereo è stato sequestrato e che i pirati sono muniti di taglierini e coltelli: *"Barbara Olson, commentatrice, conservatrice e procuratore, ha avvertito martedì mattina suo marito, il sostituto procuratore generale Ted Olson, che l'aereo sul quale viaggiava era stato dirottato, così ha raccontato suo marito alla CNN* [...]. *Il marito ha detto che lei l'ha chiamato due volte con un telefono cellulare dal volo American Airlines 77, partito dall'aeroporto internazionale Dulles di Washington e diretto a Los Angeles.* [...] *Ted Olson ha raccontato alla CNN che sua moglie ha detto che tutti i passeggeri e i membri del personale viaggiante, compresi i piloti, erano stati raggruppati nella parte posteriore dell'aereo da pirati armati. Le sole armi che ha menzionato erano coltelli e taglierini da cartone.* [*...] Aveva l'impressione che non ci fosse nessuno a comandare e ha chiesto a suo marito quali consigli lei dovesse dare al pilota".*

La testimonianza di Barbara Olson è riportata una seconda volta sul *Washington Post* del 12 settembre. Non c'è niente di nuovo, se non che non ha fornito ragguagli riguardo alla nazionalità e al numero dei pirati: *"Le sue ultime parole per lui sono state: 'Cosa devo dire al pilota di fare?'.* [...] *'Chiamava dall'aereo in pieno dirottamento', dice Theodore Olson. 'Speravo che non fosse così, ma lo era'.* [*...] Le due conversazioni sono durate circa un minuto ciascuna, dice Tim O'Brien, reporter della CNN e amico degli Olson. Nel corso della prima telefonata, Barbara Olson ha detto a suo marito: 'L'aereo è stato dirottato'. Gli ha spiegato come i pirati avevano obbligato i passeggeri e il personale viaggiante a spostarsi sul retro dell'apparecchio. Non ha detto niente sulla loro nazionalità.* [...] *La prima telefonata della Olson è stata interrotta e suo marito ha chiamato immediatamente il centro di comando del dipartimento della Giustizia, dove gli è stato detto che le autorità non sapevano niente del dirottamento del volo AA77.* [...] *Poco più tardi, sua*

moglie ha richiamato. E di nuovo voleva sapere 'Cosa devo dire al pilota?'. 'Era calma, per quanto calmi si possa essere in tali circostanze', dice O'Brien. [...] *Ma anche la seconda telefonata è stata interrotta'.*

Sei mesi dopo, il 5 marzo 2002, lo stesso Theodore Olson rievoca la conversazione con la moglie per un giornale inglese, il *Family Telegraph.* Stava guardando alla televisione gli attentati contro il World Trade Center quando sua moglie l'ha chiamato: " *'Qualcuno era entrato come una furia annunciandomi cos'era successo, e io mi ero precipitato nell'altra stanza, quella della televisione', racconta Olson. 'Mi è preso un colpo. Mio Dio, Barbara è in aereo e due aerei sono appena stati distrutti'. Poi la segretaria gli dice che c'è una telefonata di Barbara. 'Quando ho sentito che era al telefono, ho tirato un sospiro di sollievo, significava che non era in nessuno dei due aerei'. Ma Barbara gli spiega con calma di essere stata messa con gli altri passeggeri sul retro del Boeing 757 in cui sta viaggiando. 'Aveva avuto problemi a prendere la linea perché non utilizzava il suo GSM, ma il telefono di bordo a disposizione dei passeggeri', dice Olson. 'Credo che non avesse più la borsa perché chiamava a carico del destinatario e cercava di parlare con il dipartimento della Giustizia, cosa che non è mai molto facile'. Lui ha fatto in tempo a dirle degli attacchi al World Trade Center prima che cadesse la linea, poi ha chiamato la direzione del suo dipartimento per avvertirli che un altro aereo era stato dirottato. Il telefono ha squillato di nuovo ed era Barbara. Voleva sapere cosa poteva dire al pilota, cosa poteva fare, come poteva fermare tutta quella faccenda. 'Le ho chiesto dov'era l'aereo e in che direzione andava, perché pensavo che fossero le prime cose da sapere prima di poter fare qualunque cosa. Abbiamo cercato di confortarci a vicenda dicendoci che tutto sarebbe finito bene, che lei era ancora viva, che l'aereo era ancora in aria. Ma credo che lei sapesse che non sarebbe finita bene, e anch'io lo sapevo'. Sono riusciti a scambiarsi alcune frasi 'personali', ha detto, prima che la comunicazione si interrompesse mentre stavano ancora parlando. 'Si è interrotta e basta. Forse è stato l'impatto, benché credo che lei abbia... Ma non serve a niente fare congetture'. Quando ha appreso che un aereo era caduto sul Pentagono, ha detto Olson, 'ho subito saputo che era lei'".*

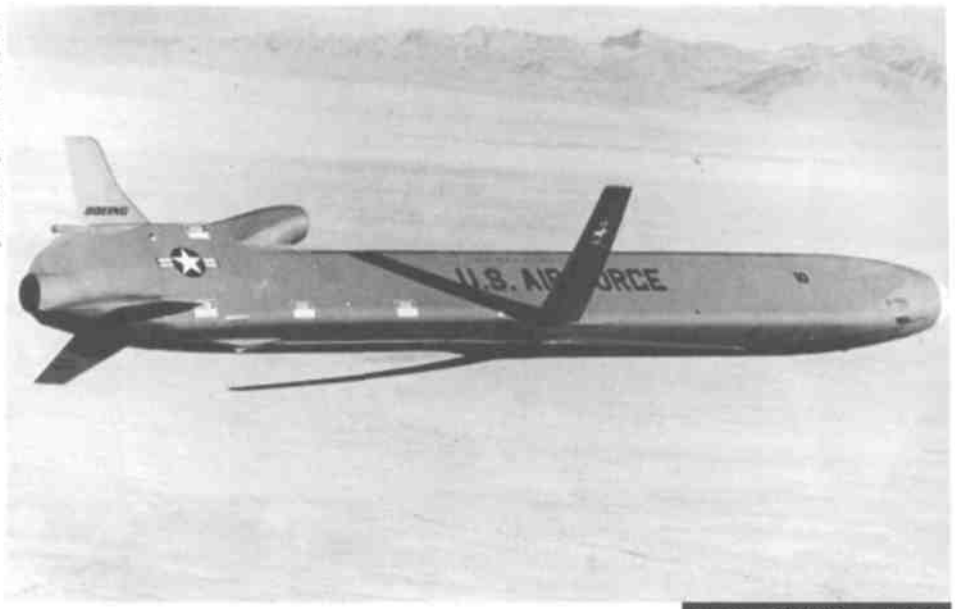
Questa nuova versione è più precisa, ma si continua a ignorare da che parte si trovasse l'aereo. Theodore Olson spiega che voleva sapere *"dov'era l'aereo e in che direzione andava".* A quanto pare, sua moglie

non conosceva la risposta. Si può supporre che l'aereo in cui si trovava Barbara Olson si sia schiantato sul Pentagono. Tuttavia resta una supposizione. Suo marito ne è convinto, ma nella testimonianza che ha raccolto non c'è niente che lo faccia capire chiaramente. Barbara Olson non indica che una cosa: alle 8,55 l'aereo non si è schiantato, ma è stato sequestrato. Questa fonte, quindi, non conferma che il volo AA77 si è diretto verso la capitale federale, come sostengono i militari.

* * *

Il segretario alla Difesa, Donald Rumsfeld, è stato il primo a dichiarare che sul Pentagono si è schiantato un aereo. A partire da quel momento, i militari ci hanno raccontato in modo sempre più dettagliato la storia presunta del volo AA77. Ma i militari sono l'unica fonte di cui disponiamo. Le fonti civili ci dicono altro: secondo la torre di controllo di Indianapolis, l'aereo e i suoi sessantaquattro passeggeri e membri dell'equipaggio sono scomparsi poco prima delle 9. Sembra, da una testimonianza indiretta, che il Boeing non si sia schiantato, ma che sia stato sequestrato. D'altronde, alle 9,25, un apparecchio non identificato, la cui velocità e manovrabilità hanno fatto pensare ai controllori di volo a *"un aereo militare",* si è diretto su Washington e ha colpito il dipartimento della Difesa.

Possiamo affermare che è stato proprio il volo American Airlines 77 a colpire il Pentagono? Solo se ci fidiamo ciecamente delle Forze Armate degli Stati Uniti d'America.



Boeing 757-200 o missile?

"Ho visto un grande aereo a reazione dell'American Airlines arrivare molto veloce e a bassa quota".
Capitano di fanteria Lincoln Liebner, AFP, 12 settembre 2001

"L'aereo sembrava poter trasportare otto-dodici persone".
Steve Patterson, Washington Post, 11 settembre 2001, h 16,59

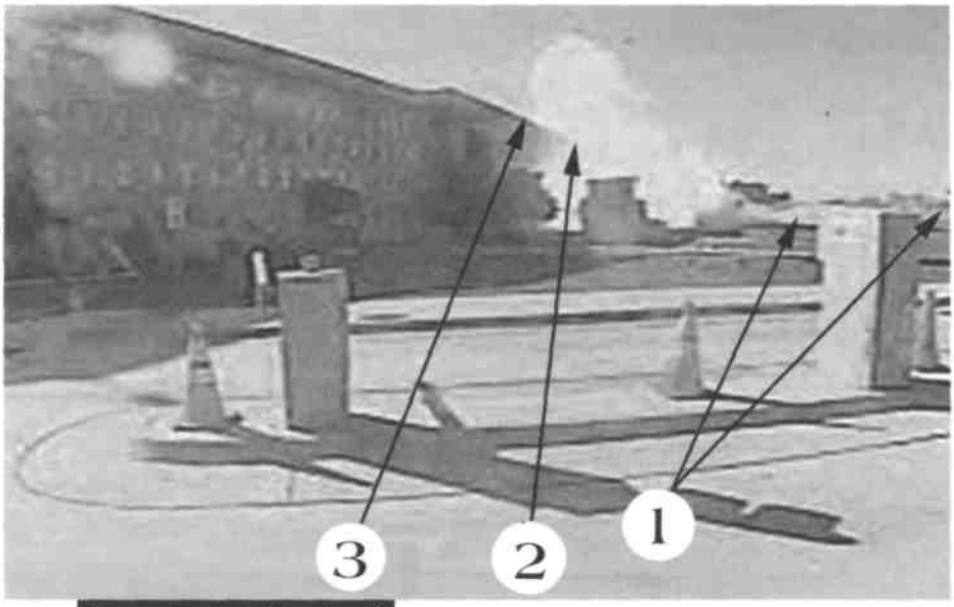
"Abbiamo sentito qualcosa che faceva il rumore di un missile, poi abbiamo udito una forte esplosione".
Tom Seibert, Washington Post, 11 settembre 2001, h 16,59

"Un aereo, un aereo dell'American Airlines. Ho pensato:c'è qualcosa che non va, vola troppo basso. Poi l'ho visto. Voglio dire, era come un missile da crociera con le ali".
Mike Walter, CNN, 12 settembre 2001

"Un aereo color argento con un marchio lungo gli oblò che mi ha fatto capire che si trattava di un aero dell'American Airlines".
Joel Sucherman, e-Week, 13 settembre 2001

"La velocità, la manovrabilità, il modo in cui ha eseguito la virata, ognuno di noi nella sala radar, tutti controllori di volo esperti, ognuno pensava si trattasse di un aereo militare".

Danielle 0'Brien, ABCNews, 24 ottobre 2001



Detonazione o deflagrazione?

Le materie esplosive si dividono in due gruppi, a seconda della loro progressività. Si dice che "detonano" gli esplosivi che producono un'onda d'urto la cui velocità di propagazione è superiore a un valore di circa 2000 m al secondo. Le materie esplosive la cui velocità di onda d'urto è inferiore non detonano, "deflagrano". È il caso, per esempio, delle polveri e degli idrocarburi.

Questa immagine dell'impatto sul Pentagono è molto istruttiva sulla natura dell'esplosione. Sotto la pressione dell'onda d'urto, l'acqua contenuta nell'aria si è compressa e ha formato una nuvola di vapore. La velocità di propagazione dell'onda d'urto è altissima. Essa corrisponde alla detonazione di un esplosivo ad alto potere energetico. L'esplosione non corrisponde affatto a una deflagrazione di kerosene.

1. Traccia di fumo di un propulsore
2. Nuvola di vapor acqueo sotto pressione
3. L'esplosione si sviluppa dall'interno dell'edificio

foto SIPA / Associated Press

Pentagono

Sviluppo della fiamma. Il colore non è quello di una fiamma di idrocarburi all'aria aperta.

foto Associated Press

Il colore giallo testimonia una più bassa temperatura di combustione. La fiamma è mista a fumi neri e pesanti. È quella della combustione di idrocarburi nell'aria. La fiamma scende lentamente lungo la facciata. Al contrario, quella del Pentagono sale con forza dall'interno dell'edificio.

foto Steve Riskus

L'incendio cova

Questa foto è stata scattata subito dopo l'esplosione. I pompieri non sono ancora in azione. La fiamma dell'esplosione si è spenta. L'incendio provocato dall'esplosivo cova e le fiamme non sono ancora visibili, tranne che al livello del punto di impatto (dove si vede il bagliore rosso, in asse con il traliccio del pannello autostradale). Non siamo davanti all'incendio di un aereo di linea perché il kerosene avrebbe preso fuoco immediatamente.

foto Steve Riskus

L'inizio di un classico incendio urbano

Circa un minuto dopo, gli incendi provocati all'interno dell'edificio dall'onda di calore cominciano ad acquistare ampiezza. La freccia indica un foro nella facciata attraverso il quale si vede il focolaio di un incendio

che si sta sviluppando. Il fumo iniziale si dirada. Poco dopo, i diversi focolai si riuniscono per formare un incendio unico.

foto Dipartimento della Difesa

La fuliggine e le finestre

La fuliggine che copre la facciata è un miscuglio che corrisponde a un incendio classico e a un'onda d'urto di un esplosivo ad alto potenziale. Non è in alcun modo lo strato grasso e spesso depositato dal fuoco di kerosene. I vetri sono stati spaccati da una detonazione e non fusi da un incendio di idrocarburi che sarebbe durato diversi giorni. Pochi di essi sono frantumati. Le finestre colpite si trovano soprattutto vicino al punto dell'esplosione e al livello dei piani bassi.

foto Dipartimento della Difesa

L'ossatura dell'edificio

I pilastri verticali, di cui alcuni rivestiti di pannelli di legno, sono stati danneggiati. Ma non sono stati frantumati e spezzati dal bordo esterno di

un aereo da cento tonnellate. In effetti sarebbero stati raggiunti dalla parte del bordo anteriore situata vicino al punto in cui sono fissati i motori, cioè nella zona più resistente. Se un aereo di linea avesse colpito il Pentagono, le ali avrebbero toccato i pilastri verticali più o meno al livello del solaio sul quale si vedono degli uomini in piedi. La parte danneggiata dei pilastri è situata al disotto.

Intervento dei primi soccorsi sul luogo dell'impatto

Queste foto sono state scattate tra le h 9,40 e le h 10,10. La facciata non è ancora crollata. Si distingue il foro attraverso il quale è entrato l'apparecchio, tra l'ammezzato e il primo piano (ingrandimento nella pagina a fianco).

Un incendio secondario è scoppiato sulla destra: *un* camion parcheggiato davanti al Pentagono ha preso fuoco. Il fumo che ne scaturisce è quello di un incendio di idrocarburi.

foto U.S. Marine Corps, Cpl. Jason Ingersoll

Ingrandimento del punto d'impatto

L'orifizio attraverso il quale è entrato l'apparecchio misura 5-6 m di larghezza. Il muro al disopra è intatto. Non è stato colpito dalla coda di un Boeing 757-200. Il prato è intatto, poiché l'apparecchio non ha toccato il suolo. Secondo il dipartimento della Difesa, l'"aereo" sarebbe arrivato obliquamente, con un angolo di 45°. Un Boeing 757-200 ha un abitacolo di 3,50 m di diametro e un'apertura alare di 38 m. I reattori sono fissati sulle ali e costituiscono due tra gli elementi più solidi dell'apparecchio. Finché

non è abbassato il carrello d'atterraggio, il Boeing misura un po' più di 12 m d'altezza, compresa la coda.

La fotografia in alto mostra la facciati nel momento del crollo, verso le h 13,30. Secondo numerosi testimoni, l'apparecchio è scomparso all'interno dell'edificio.

Si osserva in effetti che il veivolo non ha toccato il prato

foto U.S. Army, Sgt. Carmen L. Burgess

foto U.S. Army, Sgt. Carmen L. Burgess

Un incendio di idrocarburi?

Si osservano due tipi di fumi. Davanti all'edificio, una spessa fumata nera si innalza da un camion che ha preso fuoco. Dall'edificio, invece, si sviluppa un fumo grigio. La prima corrisponde perfettamente a un incendio di idrocarburi. Ma l'altra, la principale, corrisponde a un classico incendio urbano. Nell'immagine di destra, l'incendio del camion è stato estinto.

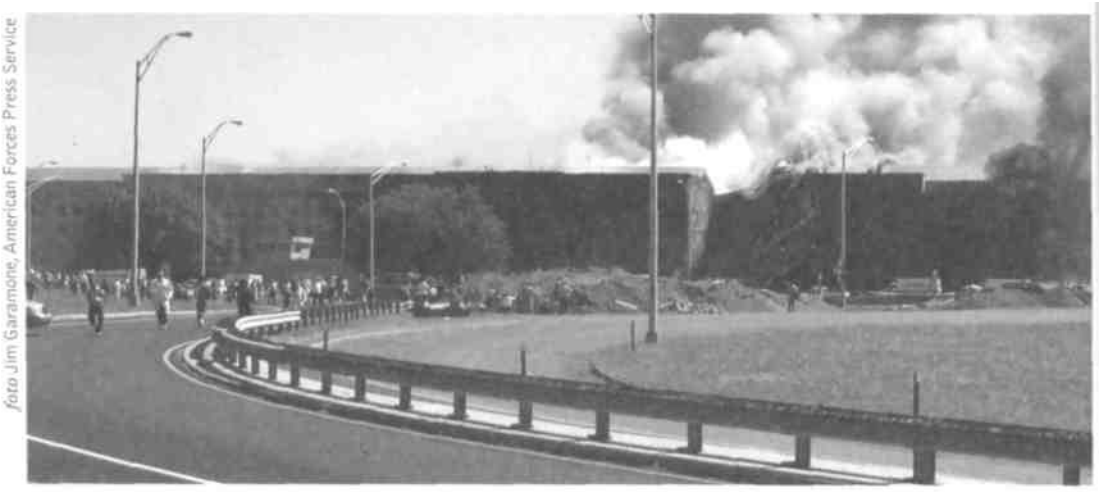


foto Jim Garamone, American Forces Press Service

foto Jim Garamone, American Forces Press Service

L'esplosione è avvenuta all'interno

L'incendio si è rapidamente propagato all'interno del palazzo, lungo i corridoi, come si osserva nella foto d'insieme. Al l'esterno, un incendio secondario è scoppiato per l'esplosione di un camion che si trovava leggermente a destra del punto di impatto. Ciononostante l'esplosione non ha toccato la torretta dell'eliporto, appena più lontana sulla sinistra. È dunque all'interno, e non all'esterno, che l'esplosione ha avuto maggiore effetto.

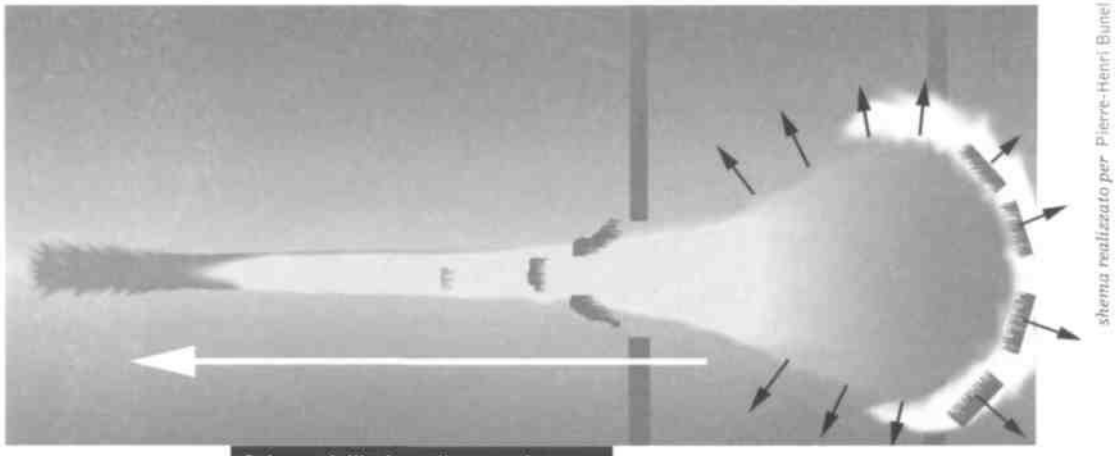
foto JDoD, Tech. Sgt. Cedric H. Rudisill

Un foro di 2,30 m di diametro

Secondo il dipartimento della Difesa, questa fotografia rappresenta "l'orifizio d'uscita che indica il punto in cui il volo American Airlines 77 ha terminato la sua penetrazione nel Pentagono". Questo foro di circa 2,30 m sarebbe stato provocato dal "muso dell'apparecchio". Nell'immagine di destra, l'incendio del camion è stato estinto.

Il muso di un Boeing

Il muso di un Boeing dello stesso tipo di quello che avrebbe causato il foro, ma dopo un incidente molto meno grave di quello ipotizzato al Pentagono. Il muso - o radome - è un guscio molto fragile che contiene apparecchiature elettroniche di navigazione. L'abitacolo dell'aereo misura 3,50 m di diametro.

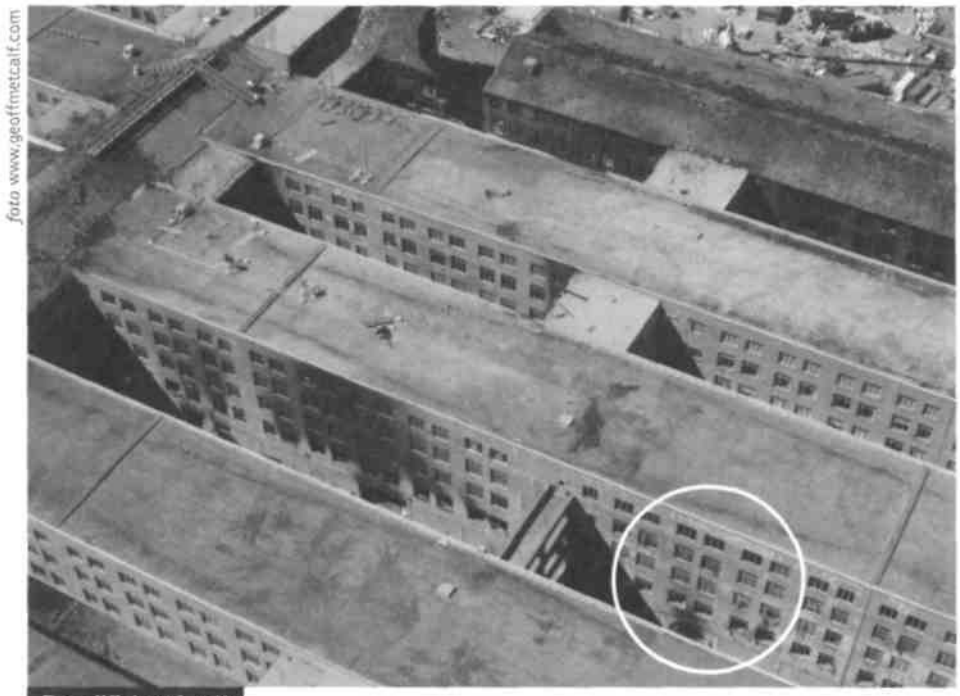


Schema dell'azione di una carica cava

Agendo sulla forma delle cariche esplosive, si può orientare l'onda d'urto in modo da indirizzare il massimo di energia in una data direzione. Le cariche cave concentrano l'onda d'urto principale sotto forma di un dardo ad alta temperatura che veicola una quantità d'energia capace di perforare blindature d'acciaio, di conglomerato o di cemento armato.

La freccia bianca indica la direzione di proiezione del dardo. Le frecce *nere* mostrano l'onda d'urto secondaria. Tutte le onde d'urto raccolgono al loro passaggio dei detriti che diventano proiettili incandescenti.

Queste fotografie mostrano la collocazione del foro (foto di copertina) causato dal velivolo. L'apparecchio è penetrato nel Pentagono secondo un angolo di circa 45° fino alla facciata interna del terzo edificio. I tre palazzi sono stati forati da parte a parte. Non sono stati sfondati come sarebbe avvenuto se si fosse trattato della caduta di un aereo.



Tre edifici perforati

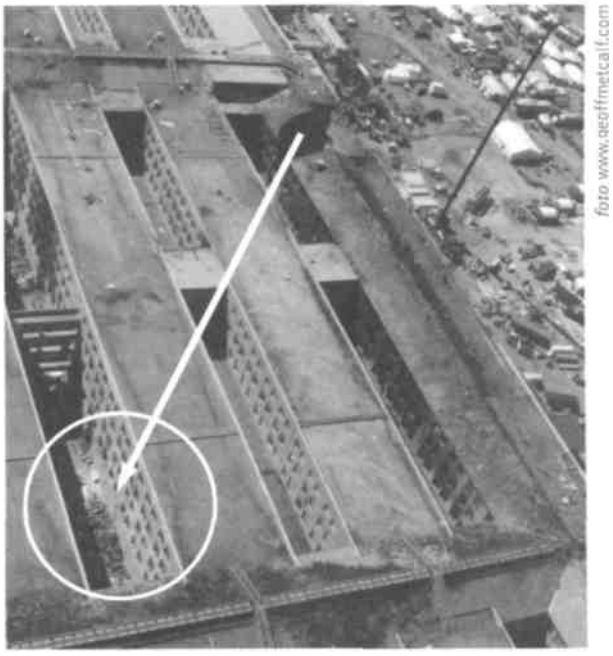
Secondo la versione ufficiale, un Boeing di oltre cento tonnellate e 38 m

di apertura alare ha attraversato i tre edifici.

L'orifizio dal quale è entrato, di forma rettangolare, misura da 5 a 6 m di larghezza. Il foro d'uscita, di forma circolare, misura 2,30 m di diametro.

Il Boeing si sarebbe "gassificato" a 3000°, al piano rialzato del palazzo, senza danneggiare i piani superiori.

La freccia bianca rappresenta la traiettoria dell'apparecchio e la sua punta il luogo dove è "spuntato fuori il muso".



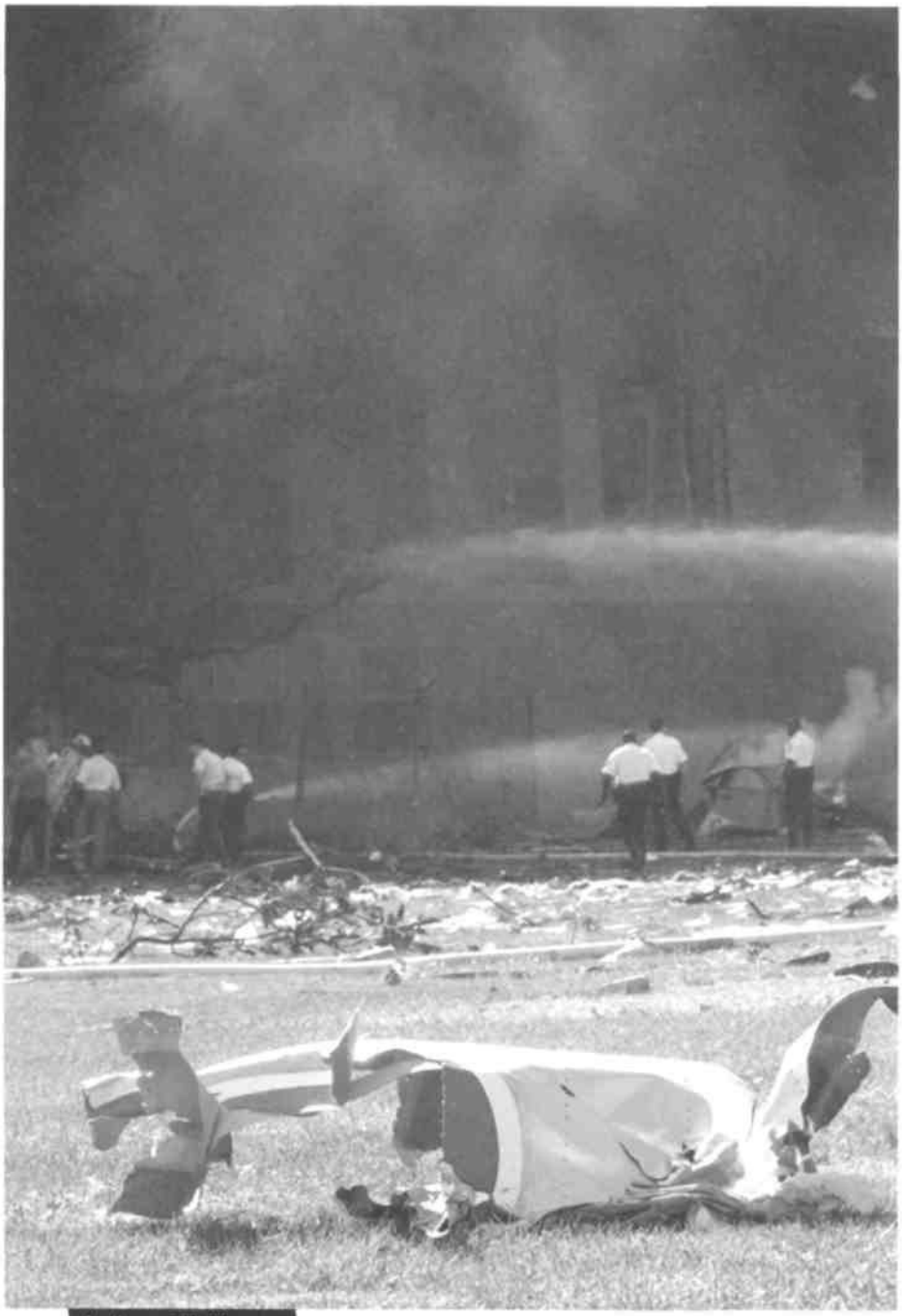


foto Marc Faram / SIPA-Associated Press

La "prova" dell'aereo

Molti giornali hanno riprodotto quest'immagine assicurando che rappresenta un relitto del volo American Airlines 77. Tuttavia, questo pezzo di lamiera non corrisponde a nessun pezzo di un Boeing 757-200 dipinto con i colori dell'American Airlines. D'altra parte il dipartimento della Difesa non l'ha indicato come proveniente dal volo 77.

Il paradosso ufficiale

La versione ufficiale solleva un certo numero di interrogativi che non sono sfuggiti a numerosi responsabili politici, i quali, infatti, prendono atto che tra lo spegnimento del trasponder e lo schianto dell'aereo sarebbero trascorsi tre quarti d'ora. Perché allora i caccia non hanno intercettato il Boeing? Perché l'Air Force non ha protetto Washington?

I militari sulla difensiva

Nominato da poco capo di Stato Maggiore interforze dal presidente Bush, il generale Richard Meyers viene ascoltato dal Senato il 13 settembre. La commissione parlamentare sulle Forze Armate deve confermare la sua nomina. L'audizione è in programma da tempo e non verte sulla reazione dei militari agli attentati dell'11 settembre. Ma il generale viene ugualmente interrogato sulla questione. Myers cerca allora di scagionare i militari. Giustifica il mancato abbattimento del volo 77 lasciando intendere che *"da quel che so"* l'ordine di far decollare i caccia è stato dato *"dopo che il Pentagono era stato colpito"*. Senza paura di cadere in contraddizione, spiega anche che *"non appena si è precisata la natura del problema, abbiamo subito fatto decollare caccia, AWACS, aerei-radar e aerei-cisterna per cominciare a posizionarli sulle rotte nel caso che altri apparecchi sequestrati fossero entrati nel sistema FAA.* [...] *Dopo il primo impatto sul World Trade Center abbiamo mobilitato la nostra unità di crisi. Immediatamente"*.

La dichiarazione del generale Myers non chiude affatto la questione. Secondo le sue parole, dunque, i militari avrebbero davvero aspettato quasi tre quarti d'ora per far decollare i caccia.

Due giorni dopo, il 15 settembre, il NORAD dirama un comunicato che lo contraddice. Pubblica la cronologia degli orari in cui dice di essere stato avvertito dei dirottamenti dalla FAA e in cui avrebbe dato ai caccia l'ordine di decollo: il NORAD sarebbe stato informato del sequestro del volo 77 solo alle 9,24, e avrebbe immediatamente ordinato a due F-16 di decollare. Alle 9,30, i caccia sarebbero effettivamente decollati. Troppo tardi per impedire il *crash,* che sarebbe avvenuto verso le 9,37 (le precedenti valutazioni del Pentagono parlano delle 9,38, quelle di *Washington Post,* CNN, ABC e CBS delle 9,41).

Questa versione dei fatti addossa tutta la responsabilità del disastro alla FAA, che avrebbe aspettato ventinove minuti prima di avvertire le autorità militari. Ma la versione è inverosimile anche dal punto di vista della reazione dei militari.

Quando è stato spento il trasponder, perché i militari non hanno individuato loro stessi l'aereo non identificato e avviato la procedura d'intercettazione come di consueto? L'esercito non ha forse più radar? È vero che certi radar civili non "vedono" gli aerei il cui il trasponder è stato spento, ma non è questo il caso dei radar militari, che sono invece in grado di rilevare ogni tipo d'apparecchio.

Perché i caccia sono stati fatti partire dalla base di Langley, in Virginia, e non da quella di St. Andrews? La prima si trova a 105 miglia dal Pentagono, la seconda a 10.

Perché mandare gli F-16 e non gli F-15? I primi volano a 1500 miglia orarie, i secondi, più veloci, a 1875 miglia all'ora. Perché scegliere gli aerei più lenti?

E perché i caccia invece di un missile? Non dovevano cercare di abbattere l'aereo, i militari? Per distruggere un apparecchio ostile hanno a disposizione i missili, che sono molto più rapidi.

Inoltre, indipendentemente dall'intercettazione del volo 77, la situazione di crisi esigeva una protezione aerea della capitale al massimo livello, quindi il posizionamento di caccia in volo sopra Washington. Una precauzione elementare di competenza della base presidenziale di St. Andrews e che avrebbe potuto evitare l'attentato al Pentagono, ma non fu presa. Eppure, mezz'ora prima dell'attentato al Pentagono, il generale Ralph Eberarth, comandante in capo del NORAD, aveva attivato il piano SCATANA e preso il controllo dello spazio aereo di New York per posizionarvi dei caccia.

Per i militari, una volta avvertiti della scomparsa del volo 77, non si tratta più di sapere se si trovano di fronte a un semplice incidente tecnico. Gli elementi che hanno a disposizione sono sufficientemente precisi: molte decine di minuti dopo che aerei di linea sono stati usati come missili in attacchi terroristici, il trasponder di un aereo viene spento, il pilota non risponde, l'apparecchio viene dirottato e si dirige a gran velocità verso la capitale del paese. Il compito dei militari non potrebbe essere più evidente: abbattere l'aereo ostile nel minor tempo possibile. La versione del NORAD aveva forse l'obiettivo di scaricare la responsabilità sulla FAA. Non indica

anche, senza dubbio, che i militari non avevano l'intenzione di abbattere un aereo diretto su Washington, qualunque fosse la minaccia che poteva rappresentare?

Il presidente in soccorso dei militari

Il giorno dopo la pubblicazione della suddetta cronologia, il vicepresidente Dick Cheney cerca di giustificare l'incapacità dei militari con la scusa che abbattere un aereo sarebbe *"una decisione che spetta al presidente"*. Sottolineando la gravità di una decisione che implica la morte di *"cittadini americani",* Dick Cheney fa capire che il presidente non l'avrebbe mai presa su due piedi. E il vicepresidente insiste sui rischi che gravavano sullo stesso George W. Bush il quale, secondo i servizi segreti, era anche lui un bersaglio dell'aereo. Del resto è comprensibile che in una tale giornata di panico e confusione una decisione abbia tardato un po' ad arrivare.

Eppure, l'affermazione del vicepresidente è falsa. In primo luogo, assimila l'intercettazione di un aereo alla decisione di abbatterlo. Intercettare un apparecchio significa che dei caccia stabiliscono un *contatto visivo* con l'aereo e gli danno ordini tramite segnali luminosi. Abbattere un apparecchio significa che dei caccia *già posizionati* ricevono l'ordine di aprire il fuoco. In secondo luogo, Dick Cheney afferma erroneamente che un ordine del genere non può essere dato che dal presidente in persona.

L'intercettazione di un aereo civile sospetto da parte dei caccia è automatica e non ha bisogno di alcun tipo di decisione politica. È quello che sarebbe dovuto accadere l'11 settembre non appena il trasponder era stato spento. Con o senza ordine di abbattere l'apparecchio, i caccia avrebbero dovuto decollare immediatamente.

L'ordine di aprire il fuoco arriva in un secondo tempo. Ma ci si chiede a quale regolamento si riferisca Dick Cheney, quando afferma che la decisione spettava al presidente. Infatti, il regolamento relativo al sequestro aereo e alla distruzione di ordigni volanti affida la responsabilità di una decisione del genere al segretario alla Difesa: *"Ad eccezione delle richieste urgenti che necessitano di una risposta immediata e sono previste nel quadro del regolamento, il NMCC* [National Military Command Center] *trasmette ogni richiesta di assistenza militare al*

segretario alla Difesa per il nulla osta a procedere".

Il responsabile in materia è dunque il segretario alla Difesa, *"salvo eccezioni".* Queste eccezioni non sono altro che la necessità di salvare vite umane di fronte a un pericolo imminente: *"È possibile presentare le 'Richieste che necessitano di una risposta immediata' a qualunque elemento della catena del comando. Si tratta di situazioni di gravità incombente in cui solo un'azione immediata decisa da un membro del dipartimento della Difesa o da un comandante militare può impedire la perdita di vite umane, prevenire ferite o grossi danni materiali".*

In altre parole, la decisione di abbattere il volo AA77 non spettava al presidente Bush. Non dipendeva neanche dal segretario alla Difesa Donald Rumsfeld. La decisione toccava in primo luogo ai responsabili militari, al vertice dei quali si trova il generale Ralph Eberarth, comandante in capo del NORAD.

Più si va avanti nell'indagine, più i militari hanno difficoltà a giustificare la versione ufficiale. Il nuovo capo di Stato Maggiore fa finta di non sapere. Il NORAD tenta di guadagnare tempo, ma non riesce a spiegare l'assenza di reazione da parte dei militari. Alla fine, il vicepresidente cerca di far credere che si trattava di una decisione a un livello troppo alto perché l'ordine potesse partire immediatamente. Ogni nuova dichiarazione pone nuove domande. Scopriamo che più l'aereo fantasma s'avvicina al Pentagono più le spiegazioni dei militari diventano incoerenti.

Il Pentagono non reagisce

Cinque batterie antimissile estremamente sofisticate proteggono la sede delle Forze Armate degli Stati Uniti da ogni possibile attacco aereo. Come si spiega che la difesa antiaerea non è stata utilizzata?

Secondo un portavoce del Pentagono, il tenente colonnello Vic Warzinski, i militari non si aspettavano un attacco del genere. *"Non ci eravamo resi conto che quell'aereo puntava su di noi",* afferma.

Questa spiegazione non è credibile: il Pentagono sapeva molto bene che un ordigno volante non identificato puntava su Washington. L'11 settembre, infatti, la comunicazione tra i controllori di volo civili e le diverse autorità federali ha funzionato perfettamente. I controllori, del resto, non erano in contatto diretto soltanto con il Pentagono, ma anche con la Casa Bianca. A partire dalle 9,25, la torre di controllo dell'aeroporto

Dulles osserva un apparecchio volante diretto verso la capitale. *"I controllori di volo di Dulles hanno rilevato un aeroplano che si spostava a grande velocità dirigendosi dritto sullo spazio aereo vietato al disopra della Casa Bianca",* riferisce il *Washington Post".* Uno dei controllori, la già citata Danielle O'Brien, era presente e precisa: *"facevamo il conto alla rovescia. Dieci miglia ovest, nove miglia ovest. Il nostro supervisore ha preso il telefono diretto con la Casa Bianca e ha cominciato a informarli* [che] *un aereo non identificato, che si spostava a velocità molto elevata, si dirigeva verso la loro zona ed era ormai ad appena otto miglia a ovest.* [...] *Il conto alla rovescia continuava, 'Sei, cinque, quattro'. Avevo già il tre sulla punta della lingua quando, all'improvviso, l'aereo ha virato di bordo. Il sollievo nella sala era tangibile. Non poteva che trattarsi di un caccia. Doveva essere uno dei nostri ragazzi in allerta, mandato per pattugliare lo spazio aereo della capitale e proteggere il nostro presidente, e per un secondo ci siamo appoggiati alla spalliera delle sedie tirando un sospiro di sollievo.* [...] *Avevamo perduto il contatto radar con l'aereo. E abbiamo aspettato. Abbiamo aspettato. E il cuore ti batte all'impazzata mentre aspetti di sapere cos'è successo.* [*...] Poi abbiamo sentito la voce dei controllori di volo del Washington National* [Airport] *negli altoparlanti della sala. Dicevano: 'Dulles, bloccate tutti i voli in arrivo. Il Pentagono è stato colpito'.".*

Del resto, il vicepresidente Cheney conferma che appena il World Trade Center è stato colpito *"i servizi segreti hanno stabilito una linea diretta con la FAA".* D'altra parte, alcuni responsabili della FAA sono permanentemente presenti all'interno della base militare di St. Andrews, incaricata della protezione della capitale. *"Il personale della Federai Aviation Administration di Andrews è responsabile delle installazioni dell'aeroporto e del controllo della circolazione aerea al disopra e intorno ad Andrews",* spiega il sito Internet della base. *"Il personale maschile e femminile della FAA assicura il controllo e la manutenzione della rete complessiva delle installazioni di navigazione aerea e di controllo aereo in quanto parte del sistema dello spazio aereo nazionale. Sono incaricati della sicurezza dei movimenti della circolazione aerea nel cielo della nazione".* I militari di Washington, dunque, vengono immediatamente messi al corrente delle informazioni di cui dispone la FAA, dodici minuti prima dell'attentato.

Ma le Forze Armate non hanno bisogno dell'avvertimento della FAA per

sapere che un apparecchio si sta dirigendo sulla capitale. Dispongono di numerosi sistemi di sorveglianza radar molto sofisticati, senza confronto con le apparecchiature civili. Il sistema PAVE PAWS, per esempio, viene utilizzato soprattutto per rilevare e seguire ordigni che è difficile individuare, tipo missili che volano a quota molto bassa. Al PAVE PAWS non sfugge niente di quel che avviene nello spazio aereo nordamericano: *"Il sistema radar è capace di rilevare e seguire un gran numero di bersagli mobili, come avverrebbe nell'eventualità di un attacco massiccio di missili balistici lanciati da sommergibili. Oltre a queste funzioni di comunicazione, di analisi e di rilevazione, il sistema deve poter distinguere rapidamente tra i diversi tipi di ordigni lanciati, calcolare il loro punto di tiro e il loro punto d'impatto".*

Contrariamente a quanto afferma il Pentagono, dunque, i militari sapevano perfettamente che un apparecchio non identificato si stava dirigendo dritto verso la capitale. Eppure i militari non hanno reagito e le batterie antimissile del Pentagono non sono entrati in funzione. Perché?

La difesa antiaerea presso il Pentagono è concepita per distruggere i missili che tentassero di avvicinarsi. Un missile, quindi, non dovrebbe poter passare. Un grosso Boeing 757-200, poi, non avrebbe alcuna possibilità.

Aereo di linea o missile, una spiegazione va trovata. La tecnologia militare degli Stati Uniti è totalmente inefficace? Oppure è stata sabotata?

Se si tratta di un missile, può essere formulata un'ipotesi per spiegare l'assenza di reazione del sistema di difesa. Ogni apparecchio militare, infatti, dispone di un trasponder molto più sofisticato di quelli degli aerei civili che gli permette, in particolare, di farsi identificare agli occhi del suo possessore come *amico* o *nemico.* Questo sistema è indispensabile per identificare i vari ordigni su un campo di battaglia e distruggere solo quelli nemici. Una batteria antimissile, per esempio, non reagirà al passaggio di un missile amico. Non è impossibile che sia andata proprio così l'11 settembre al Pentagono.

Per continuare a difendere la propria versione dell'attentato dell'11 settembre, i militari sono costretti ad autodenigrarsi, a dare a intendere la loro stessa incompetenza. E ogni nuovo passo, ogni nuova domanda rende ancora più grave il ruolo delle Forze Armate nell'accaduto.

Il prestanome

Stranamente, solo il NORAD viene a trovarsi sotto i riflettori dei media. Gli si attribuisce l'intera responsabilità del sistema di difesa aerea, l'11 settembre 2001. È quindi solo al NORAD che potrebbe essere attribuito un eventuale malfunzionamento del sistema di difesa. Eppure questa organizzazione, impiantata con il Canada per proteggere tutto lo spazio aereo nordamericano, non fa che eseguire le decisioni prese al Pentagono dal National Military Command Center (NMCC).

E infatti è il NMCC, e non il NORAD, che raccoglie tutte le informazioni riguardanti i dirottamenti aerei e che dirige le operazioni militari. Il regolamento che abbiamo già citato e che si riferisce ai dirottamenti aerei è molto preciso al riguardo. *"Il NMCC* [*...] funge da autorità di coordinamento tra il dipartimento della Difesa, la FAA e i comandanti sul campo.* [...] *Questi servizi, le postazioni di comando unificate e gli elementi statunitensi del NORAD sono responsabili dell'applicazione di queste consegne così come di ogni altra direttiva, legge o legislazione internazionale riguardante la pirateria aerea (dirottamento di aereo) o gli ordigni volanti alla deriva".* Questa direttiva dello Stato Maggiore viene integrata perfettamente dalla FAA, che nel proprio regolamento precisa: *"La scorta militare verrà richiesta dal responsabile delle situazioni di dirottamento della FAA, che lavora a stretto contatto con il National Military Command Center (NMCC)".*

Quella mattina il NMCC è sveglio da un pezzo quando il Pentagono viene colpito da un apparecchio volante... Ed è anche in stato di massima allerta. La procedura di Gestione delle Situazioni di Crisi è stata attivata da più di mezz'ora e il NMCC è il centro nevralgico di tutte le azioni militari. *"In realtà, il momento più terribile è stato un po' prima nella mattinata, verso le 8,40-8,45, quando abbiamo saputo che un primo e poi un secondo aereo si erano schiantati sul World Trade Center. La procedura di Gestione delle Situazioni di Crisi è stata attivata immediatamente",* spiega l'assistente del segretario alla Difesa, Victoria Clarke. *"Alcuni di noi sono andati subito nell'ufficio del segretario alla Difesa Rumsfeld per avvertirlo che la procedura di Gestione delle Situazioni di Crisi era stata attivata. Lui voleva fare qualche telefonata. Così qualcuno è andato dall'altra parte del salone, in quello che si chiama National Military Command Center".*

È quindi al NMCC, il cuore del Pentagono, non al NORAD, che

vengono coordinate le azioni dell'11 settembre. È verso questo centro strategico che la FAA fa affluire tutte le informazioni riguardanti gli aerei dirottati o sospettati di esserlo. È verso questo punto nevralgico che affluisce la notizia secondo la quale un ordigno volante si dirige verso la capitale. Eppure, nei media, è il NORAD ad essere indicato come l'unico responsabile. Quanto al NMCC, non viene quasi mai citato. Tutto accade come se il NORAD dovesse servire da prestanome, come se un eventuale scacco nelle operazioni dell'11 settembre dovesse essere imputato solo al NORAD.

La più alta autorità militare del NMCC è il capo di Stato Maggiore interforze. L'11 settembre, il ruolo è ancora ricoperto dal generale Henry Shelton. Ma al momento dei fatti sta viaggiando verso l'Europa, è *"da qualche parte sopra l'Atlantico"*, specifica il servizio informazioni delle Forze Armate. In sua assenza, quindi, è il vicecapo di Stato Maggiore che assicura la continuità della difesa degli Stati Uniti. Dal febbraio 2000, quest'uomo è il generale Richard Myers dell'Air Force, nominato da pochi giorni capo di Stato Maggiore al posto di Henry Shelton. Eppure, neanche il generale Myers è là. Insiste spesso sulla sua assenza al momento dei fatti, dichiarando di aver visto gli attentati alla televisione, *"come si guarda un brutto film"*. Al momento degli attacchi egli si trova al Campidoglio, dove avrebbe saputo dalla televisione che un aereo aveva colpito il World Trade Center. *"Pensavano che si trattasse di un aereo da turismo o qualcosa del genere",* spiega. A quel punto sarebbe entrato nell'ufficio del senatore Max Cleland, con il quale aveva appuntamento. Poi viene attaccata la seconda torre. *"Nessuno ci ha informato di questo",* precisa il generale. *"Ma quando siamo usciti, era chiaro. È stato allora che qualcuno ci ha detto che il Pentagono era stato colpito"*. Ed è solo dopo i fatti che il generale si è recato presso il National Military Command Center.

* * *

Stando alle informazioni fornite dalle Forze Armate l'11 settembre 2001, gli unici responsabili sarebbero il NORAD e il suo comandante in capo, il generale Ralph Eberarth. Si sorvola con leggerezza sul fatto che il National Military Command Center, cuore del Pentagono, è il centro nevralgico di tutte le operazioni. Il servizio informazioni delle Forze Armate insiste sul fatto che l'ex capo di Stato Maggiore interforze, generale Henry Shelton, è

"da qualche parte sopra l'Atlantico". Mentre il nuovo capo di Stato Maggiore, generale Richard Myers, dal canto suo afferma di aver visto gli attentati in televisione. Erano pochi i militari responsabili, quel giorno.

Resta il fatto che la sparizione del volo 77 dell'American Airlines continua a non avere una spiegazione, così come il lancio di un missile sul Pentagono, l'insider trading precedente l'11 settembre, il crollo della torre numero 7 a New York e l'incendio della dépendence della Casa Bianca.

Per sapere cos'è successo all'aereo, al suo equipaggio e ai passeggeri siamo obbligati a fidarci dei militari. Ma le loro spiegazioni non cessano di sollevare problemi. A ogni domanda si trovano in una posizione delicata e devono rispondere con: cedimento tecnico, problema di coordinamento, incapacità locale, trasferimento di responsabilità, assenza del comando ecc. Alla fine, per spiegare il fantomatico percorso del volo 77, il più grande esercito del mondo è costretto a confessare di essere anche il più incompetente.

Epilogo

Le menzogne del governo Bush sulla reale natura dell'attentato al Pentagono costituiscono una minaccia alla democrazia americana e al diritto internazionale. Manipolando i propri concittadini e il resto del mondo, cercano di far accettare decisioni illegittime. Si rifanno a un criterio di governo, la "ragion di Stato", che i fondatori degli Stati Uniti avevano voluto definitivamente cancellare instaurando uno "Stato di diritto" garantito da una Costituzione e da un "Bill of Rights".

Fin d'ora, alcuni cittadini americani, tramite una petizione, e alcuni deputati e senatori chiedono che vengano istituite delle commissioni parlamentari d'inchiesta sugli attentati dell'11 settembre.

Ormai, solo il Congresso può far luce sui fatti e prendere gli opportuni provvedimenti nei confronti delle personalità civili e militari coinvolte.

Lo stesso grande popolo che fu capace di costringere il presidente Nixon a dimettersi in occasione del *Watergate,* deve oggi trarre insegnamento dal *Pentagate,* per amore di giustizia e per onorare la memoria delle vittime dell'11 settembre 2001 e di quelle della guerra in Afghanistan.

Allegati

Editoriale di Cinzia McKinney*

"È importante che Bush risponda alle domande sollevate dagli eventi dell'11 settembre".

12 aprile 2002

Avviare un'inchiesta sugli eventi connessi all'11 settembre è importante quanto analizzare le circostanze del fallimento della Enron. È evidente che se il popolo americano ha il diritto di esigere di essere informato su quanto è successo e sulle cause nell'affare Enron (e ne ha il diritto), non di meno abbiamo tutti il diritto di sapere che cosa è avvenuto l'11 settembre.

Stiamo forse dilapidando il nostro capitale di simpatia nel mondo, mettendo in atto politiche incoerenti e bellicose che allontanano i nostri amici e ci oppongono ai nostri alleati? In che misura i condizionamenti legati all'importazione di petrolio, pesano sulle politiche militari sostenute dall'amministrazione Bush? Che ruolo hanno sulle scelte politiche di questo governo i rapporti che uniscono l'amministrazione Bush all'industria bellica e petrolifera?

Abbiamo il diritto di sapere che cosa è successo l'11 settembre, e perché. Non istituiamo, forse, commissioni d'inchiesta per i disastri ferroviari, gli incidenti aerei, e persino le catastrofi naturali, per comprenderne le cause ed evitare che si ripetano - o per ridurne le tragiche conseguenze quando simili eventi si verificano di nuovo? E allora, come mai in questo caso l'amministrazione rimane irremovibile nell'opporsi a un'inchiesta sull'attacco terroristico più letale mai sferrato contro il nostro paese?

Da alcune inchieste pubblicate sia su *Ber Spiegel* che a Londra sull'*Observer,* come pure su *Los Angeles Times* e da MSNBC e CNN, emerge che questa amministrazione ricevette numerosi avvertimenti. È stato anche detto che il governo degli Stati Uniti aveva violato i segreti della rete di comunicazione di Bin Laden prima dell'11 settembre. Il governo americano, ed è sconfortante, è oggi oggetto di azioni giudiziarie intentate dai sopravvissuti agli attentati contro le ambasciate USA in Africa: dai resoconti delle udienze risulta chiaro che gli Stati Uniti avevano ricevuto avvertimenti in proposito ma che le misure prese per mettere al sicuro e proteggere il personale delle nostre ambasciate erano del tutto insufficienti.

È successo di nuovo?

Non dispongo di alcun elemento che possa dimostrare che il presidente Bush o altri membri della sua amministrazione abbiano personalmente tratto profitto degli attacchi dell'11 settembre. Un'inchiesta completa potrebbe, invece, rivelare che così è stato. Si sa, per esempio, che al momento degli attacchi Bush padre aveva, tramite il Carlyle Group, degli interessi nell'impresa di costruzione della famiglia Bin Laden e in numerose società di partecipazione legate alle industrie belliche, le cui quotazioni sono cresciute in modo sostanziale dopo l'11 settembre.

Inoltre, non si può negare che le imprese vicine al governo abbiano tratto direttamente vantaggio dall'incremento delle spese militari stanziate dopo l'11 settembre. Ed è certo che tra le imprese vicine al governo ci sono Carlyle Group, Dyn Corp e Halliburton. Il segretario alla Difesa Donald Rumsfeld ha sostenuto, durante un'udienza al Congresso degli Stati Uniti, che è possibile far fronte a queste nuove spese, anche se rappresentano la spesa militare più cospicua da vent'anni a questa parte.

I sacrifici vengono richiesti a tutto il popolo americano. Nelle Forze Armate, i giovani, uomini e donne, sono chiamati a rischiare la propria vita nella guerra al terrorismo - ma il primo decreto presidenziale firmato dal nostro presidente negava loro un aumento dell'indennità di straordinario durante le operazioni militari.

Per fare fronte all'aumento delle spese militari e per la sicurezza, dopo gli eventi dell'11 settembre, viene chiesto al popolo americano di fare la sua parte di sacrifici sostenendo pesanti restrizioni riguardanti la spesa sociale del paese, la sanità e le libertà individuali. È fondamentale che la gente sia informata in modo preciso sulle ragioni dei sacrifici richiesti. Se il segretario alla Difesa ci spiega che i nuovi obiettivi militari (degli Stati Uniti) sono l'occupazione di capitali straniere e il rovesciamento dei loro regimi, allora il popolo americano deve sapere anche il perché.

Quest'amministrazione non avrà difficoltà a spiegare al popolo americano, in modo esaustivo e metodico, perché dobbiamo fare simili sacrifici e se ci porteranno davvero maggiore sicurezza. Se l'amministrazione non è in grado di dare queste risposte, allora il compito spetta al Congresso.

Non è tempo di processi a porte chiuse o di segreti. La credibilità del paese, tanto nei riguardi del mondo quanto nei confronti della propria popolazione, poggia sulla capacità di ottenere risposte credibili a queste domande. Mentre il mondo vacilla sull'orlo di conflitti, le politiche del

governo sono vaghe, esitanti e indecifrabili.

Sono venuti alla luce importanti conflitti d'interesse che vedono coinvolti il presidente, il procuratore generale, il vicepresidente e alcune persone in seno all'amministrazione, e altri continuano a emergere.

È arrivato il momento di esercitare una leadership e una capacità di valutazione che non possano essere in alcun modo compromesse. Questo è il momento per la trasparenza e per condurre un'inchiesta approfondita.

* Cynthia WlcKinney è deputata (democratica) del IV collegio della Georgia. Sito ufficiale:
http://www.house.gov/mckinney

Editoriale di Cynthia McKinney

"Alcuni portavoce del complesso militare-industriale mi hanno deriso accusandomi di essere una sostenitrice della teoria del complotto".

16 maggio 2002

Alcune settimane fa, ho sollecitato un'inchiesta parlamentare che punti a individuare quali siano stati gli avvertimenti che l'amministrazione Bush aveva ricevuto prima degli attacchi terroristici dell'11 settembre 2001. La Casa Bianca e i portavoce del complesso militare-industriale mi hanno deriso, accusandomi di essere una sostenitrice della teoria del complotto.

Hanno persino messo in dubbio il mio patriottismo, perché avevo osato suggerire che il Congresso doveva svolgere un'inchiesta esaustiva riguardo al più clamoroso smacco di tutta la storia dell'Intelligence degli Stati Uniti. Zell Miller, senatore della Georgia, è arrivato a definire la mia richiesta *"pericolosa, folle e irresponsabile"*.

Le recenti rivelazioni secondo le quali il presidente Bush e l'amministrazione, già alcuni mesi prima dell'11 settembre, avevano ricevuto degli avvertimenti secondo i quali un attacco terroristico era assolutamente verosimile, dimostrano ancora una volta la necessità che il Congresso svolga un'indagine approfondita.

I motivi dell'accesa opposizione dell'amministrazione Bush alle udienze parlamentari diventano chiari. L'amministrazione Bush si è impegnata in una strategia del silenzio. Se alcuni autentici patrioti non avessero preteso trasparenza, le rivelazioni attuali sarebbero state tenute nascoste dalla Casa Bianca.

È perché amo il mio paese, perché sono una patriota e perché il popolo americano merita di sapere la verità, che credo che sarebbe pericoloso, folle e irresponsabile non portare avanti un'esaustiva inchiesta del Congresso a proposito degli avvertimenti che sono pervenuti all'amministrazione Bush prima dell'11 settembre 2001.

Da quando sono entrata al Congresso nel 1992, in molti hanno provato a farmi tacere. Mi hanno detto *"siediti e taci!"* tante volte. Bene! Non mi siederò e non starò zitta finché la verità nuda e cruda non sarà portata a conoscenza del popolo americano.

Ed Royce: "Siamo noi le vittime".

Ed Royce non è stato testimone dell'attentato che ha colpito il Pentagono. Eppure questo deputato repubblicano della California è stato categorico: era un Boeing 757. La prova: conosceva personalmente le vittime del *crash,* tra cui il pilota, ex compagno di classe. È quanto basta, secondo lui. Tutto il resto non è altro che "negazionismo" e propaganda pro-islamistica.

"Guardate cos'altro hanno fatto, ancora", si lamenta Ed Royce mostrandoci la trascrizione del discorso di Thierry Meyssan davanti alla Lega Araba l'8 aprile 2002. Per il deputato dello Stato della California, l'autore de *L'incredibile menzogna* manipola i fatti. Lo accusa di fare il gioco della propaganda pro-islamistica. *"Sono andato in Afghanistan, sapete cosa ho sentito alla radio talebana? Dicevano: tutto questo è un complotto americano per accusare ingiustamente Osama bin Laden!".* E Ed Royce s'indigna: *"Siamo noi le vittime".* Questa retorica secondo lui deriva dal negazionismo. Revocare in dubbio la verità sull'attentato al Pentagono è grave quanto dubitare dell'esistenza dei campi di concentramento. *"Mio padre ha visto Dachau, mi ha mostrato le fotografie* [...] *l'ho sentito litigare con persone che affermavano che l'Olocausto non c'era stato oppure che erano stati gli ebrei stessi a provocarlo per accusare altri".*

"Bugie"

Quando intervistiamo Ed Royce sulla mancanza di prove fornite dalle autorità riguardo all'attentato del Pentagono, gli basta qualche fotografia di frammenti di aereo, neanche riconosciuti come tali. Non può essere altro che un attacco islamista organizzato con un aiuto esterno, e dichiara, con totale convinzione: *"Sappiamo chi ha commesso questi atti".* Contrariamente a Cynthia McKinney, deputato democratico della Georgia, Ed Royce non vede alcuna necessità di chiedere un'inchiesta parlamentare. *"Quello che non si riesce a spiegare" è "questo libro",* un *"cumulo di bugie".*

Ma il rappresentante dello Stato della California sfugge di fronte a certe domande. Cosa pensa della chiamata ricevuta dai servizi segreti presso la Casa Bianca, proveniente da individui muniti dei codici di identificazione e di trasmissione della Presidenza? Questa notizia è stata riportata dal *Washington Post,* dal *New York Times* e dal *World-Net Daily.* Ed Royce evita accuratamente di risponderci, finge di credere che la notizia sia tratta da *L'incredibile menzogna* per sancirne il carattere menzognero. Bugie americane, visto che sono pubblicate dai giornali più attendibili del paese. È difficile per Ed Royce ammettere che anche negli Stati Uniti qualcuno si interroghi sugli avvenimenti dell'11 settembre. E l'eventualità di un complotto interno è inconcepibile.

Secondo il deputato Royce, gli americani, grazie alle loro istituzioni, sono *"ben protetti"* dai tentativi di lobbying. La Costituzione e la legge mettono la politica al riparo da un colpo di stato. Confida enormemente nel bipartitismo che permette l'esistenza di una sorta di contropotere dove ciascun partito controlla l'altro. Questa teoria dell'equilibrio delle forze politiche è ancora applicabile oggi? La deputata democratica Cynthia McKinney non è di questo parere. In questi tempi di guerra, sembra impossibile esercitare un qualunque controllo sull'amministrazione repubblicana, e questo in nome dell'unità nazionale e della guerra contro il terrorismo.

Valérle Labrousse

* Intervista disponibile su video all'indirizzo:
http://digipressetmp4.teaser.fr/site/page.php?num_art=497&doss=60

Sito ufficiale del deputato Ed Royce: http://www.house.gov/royce

Cynthia McKinney: la strategia del silenzio

Da qualche giorno non si prende più in giro Cynthia McKinney nei corridoi del Congresso. Non è tanto la mise colorita della deputata democratica della Georgia che i suoi colleghi deridevano. Già pochi giorni dopo gli eventi dell'11 settembre Cynthia McKinney era sul piede di guerra... contro l'improvvisa onnipotenza dell'amministrazione Bush e contro le restrizioni sulle libertà imposte dal Patriot Act.

"Cosa sapeva l'amministrazione Bush e quando è venuta a saperlo?", domanda Cynthia McKinney. All'epoca in cui la intervistammo i suoi interventi al Congresso erano accompagnati dagli sberleffi dei suoi colleghi sia democratici che repubblicani. Oggi, mentre la stampa internazionale dedica le prime pagine al *"mea culpa"* della Casa Bianca, la deputata della Georgia non è più la stravagante sostenitrice della tesi della cospirazione e l'antipatriottica di turno. Ma cerchiamo di cogliere le sfumature delle tesi di Cynthia McKinney. Sin dal 21 settembre, la McKinney critica vivamente il processo di restrizione delle libertà civili fondamentali avviato dalla Casa Bianca in nome della guerra contro il terrorismo. Ma più di tutto, chiede pubblicamente come mai nessuna misura di sicurezza sia stata presa prima dell'11 settembre, quando invece la CIA e l'FBI erano apparentemente informati riguardo agli imminenti attacchi sul territorio americano.

Tony Blair, ministro degli Esteri di Bush

Cynthia McKinney si interroga anche sulla sorte di un ufficiale dei servizi americani detenuto in Canada, un certo Delmart Vreeland, che avrebbe tentato di avvertire i servizi segreti canadesi degli attentati prima che avvenissero. Non si tratta delle affermazioni fantasiose di un "impostore" ma delle dichiarazioni pubbliche di un rappresentante del popolo americano. Le preoccupazioni della deputata sono condivise da più di dodicimila cittadini, in maggioranza americani, firmatari di una petizione on line, che chiede un'inchiesta ufficiale sulle *"peculiarità"* degli eventi (vedi l'intervista a Carlos Jacinto). Del resto, la promotrice di questa

petizione, Lori Price, ha dichiarato a Digipresse che avrebbe inviato una copia di questo documento alla deputata della Georgia che vuole essere l'eco degli interrogativi dei suoi compatrioti. Sin dal 25 settembre chiede a loro nome *"prove irrefutabili"* della colpevolezza di Osama bin Laden e del governo talebano. Ad oggi, non ha ancora avuto risposta.

Cynthia McKinney non esita a rimproverare all'amministrazione Bush di avere inviato Tony Blair, *"il vero ministro degli Esteri americano",* invece di Colin Powell che aveva imprudentemente promesso un rapporto sugli eventi. Questa ostinazione a chiedere un'inchiesta seria le attira l'ira dei repubblicani che l'accusano di antipatriottismo. Un'inchiesta sugli affari repubblicani potrebbe rivelare *"troppe informazioni"*. E i democratici, come Thomas Daschle, il leader democratico al Senato, non si sbilanciano, costretti come sono ad allinearsi al pensiero unico: chi è contro la guerra è contro gli Stati Uniti. *"Nel momento dell'unità nazionale",* ironizza la McKinney facendo un'imitazione del presidente Bush, *"non ce lo possiamo permettere* [...] *quindi lasciateci continuare la nostra guerra contro il terrorismo"*. Ecco quella che Cynthia McKinney chiama la "strategia del silenzio".

A chi giova il crimine?

Cynthia McKinney chiede anche spiegazioni sugli enormi profitti generati dall'andamento della borsa, inusuali prima dell'11 settembre. Secondo lei, le somme in gioco si contano in miliardi di dollari. Si tratterebbe di insider trading che coinvolgerebbe alcune holding, *"grandissimi giocatori",* abbastanza grandi da essere paragonati ad alcuni governi. La deputata si riferisce a UNOCAL, responsabile del progetto di un oleodotto in Asia centrale. UNOCAL avrebbe ottenuto la commessa grazie all'appoggio del potente gruppo Carlyle, multinazionale che ritroviamo all'undicesimo posto dei fabbricanti di materiali bellici americani. George Bush padre, membro del consiglio di amministrazione del gruppo Carlyle, ha effettuato varie visite ufficiali in Arabia Saudita tra il 1998 e il 2000, durante le quali avrebbe incontrato i membri della famiglia Bin Laden.

E il volo 77 diretto sul Pentagono? Se Cynthia McKinney non ha ancora letto il libro di Thierry Meyssan al momento dell'intervista, ha senz'altro letto un documento cui *L'incredibile menzogna* fa riferimento. James

Bamford, giornalista che ha condotto numerose inchieste, riproduce questo documento dapprima classificato come "Secret Defense", nel suo libro *Body of Secrets*. Vi si scopre che, quarant'anni fa, alcuni membri dello Stato Maggiore americano avevano progettato e approvato l'organizzazione di attentati sul territorio nazionale. Attribuiti al regime cubano, questi *"aerei bomba"* avrebbero giustificato un attacco americano contro Fidel Castro. *"Se questo era concepibile quarant'anni fa perché non potrebbe esserlo oggi?",* chiede la *Congress woman.*

Per Cynthia McKinney rimangono le domande vere: *"Chi sono gli autori degli attentati? Perché? Come? Chi li ha aiutati? Chi sapeva? E chi ha permesso che questo succedesse?* [...] *Il popolo americano merita di avere delle risposte".* La deputata della Georgia ha forse contribuito a rompere un tabù? Non è così sicuro, la voce discorde di Cynthia McKinney potrebbe essere soffocata dalle probabili misure di sicurezza che seguirebbero a futuri attentati, che si annunciano sempre più selvaggi. Ma questa volta l'FBI sembra informata.

Valérle Labrousse

*intervista disponibile su video all'indirizzo seguente:
http://digipressetmp4.teaser.fr/site/page.php?num_art=4986&doss=60

Sito ufficiale di Cinthya McKinney http: www.house.gov/mckinney/

Carlos Jacinto: "Molte cose da chiarire".

Carlos Jacinto, 21 anni, è uno dei firmatari della petizione on line che chiede chiarimenti sugli avvenimenti dell'11 settembre. Il Senato americano non tarderà a prendere conoscenza del documento firmato finora da dodicimila internauti. L'intervista concessa a Digipresse è precedente alle ultime rivelazioni sulla Casa Bianca.

Studente di scienze politiche all'Università di Washington, Carlos Jacinto è innanzitutto un cittadino americano che s'interroga sui "retroscena" degli attentati dell'11 settembre. *"Ci sono molte cose da chiarire",* dice subito, ad esempio perché *"Bush ha stanziato, in maggio, cioè pochi mesi prima degli attentati, quarantatré milioni di dollari destinati ai talebani per la guerra contro la drogai".* Domande senza risposta che hanno spinto Jacinto a firmare una petizione che chiede

un'inchiesta sulle responsabilità e le circostanze degli eventi dell'11 settembre. Per Carlos, non si tratta di esprimere vaghe accuse o di formulare requisitorie a tutto campo, ma soltanto di fare qualche domanda.

Interessi economici

Il *"problema"* a suo avviso non riguarda l'esistenza o meno dell'aereo. Non vuole esprimersi su un libro che non ha letto. Sono invece gli aspetti politici ed economici degli attentati che interessano Carlos Jacinto, che s'interroga sulla legittimità delle transazioni finanziarie, sulle possibilità di insider trading e in particolare sulla strategia della società UNOCAL per ottenere l'appalto della costruzione di un oleodotto in Afghanistan. Quello che non riesce ad accettare è l'idea *"che i contribuenti abbiano pagato per aiutare i talebani e debbano pagare ancora per sostenere la guerra"*. Il silenzio del governo Bush lo inquieta quanto i silenzi dell'opposizione democratica e del suo rappresentante al Senato, Tom Dashle. Senza parlare chiaramente di *"complotto",* Jacinto si azzarda a dire che gli eventi del *"Nine Eleven"* sono strettamente legati a interessi economici. *"Il fallimento della società Enron ha qualcosa a che vedere con tutte queste storie"*.

"Una guerra giusta"

In quanto cittadino americano, Carlos Jacinto era, come tutti i suoi compatrioti, favorevole alla guerra in Afghanistan. *"La guerra era giusta perché era necessario liberare questa gente dagli estremisti e, al tempo stesso, rispondevamo al primo attacco mai subito dagli Stati Unti, dai tempi di Pearl Harbor, sul territorio americano!"*. Ma, come altri suoi compatrioti, non vuole vedere il suo paese impantanarsi in guerre che gli ricordano il Vietnam. *"Prima di inviare le nostre truppe in giro per il mondo, bisognerebbe sapere perché e giustificarlo, organizzarsi, ma non vedo nessuna pianificazione!"*.

Una petizione per un'inchiesta

La petizione on line firmata da Carlos Jacinto e da una dozzina di migliaia di altri internauti è stata scritta da Lori Price, redattrice e webmaster di Falloutshelternews.com e Legitgov.org. Questi due siti raccolgono numerose informazioni sugli attentati negli Stati Uniti. Quali

sono le questioni sollevate da Lori Price?

In linea generale Lori Price s'interroga sulle transazioni che sono state effettuate poco prima degli attentati. Secondo un articolo del *San Francisco Chronicle,* queste transazioni, soprattutto quelle effettuate sulla compagnia United Airlines, avrebbero permesso ad anonimi investitori di realizzare enormi profitti puntando sulla chiusura della borsa durante i quattro giorni che hanno seguito il *crash* e scommettendo sul ribasso dei valori. In effetti, tra il 6 e il 10 settembre le speculazioni sul ribasso delle quotazioni hanno permesso di comprare 4744 opzioni di vendita sui titoli United Airlines contro soltanto 395 opzioni di acquisto. Stesso copione per la compagnia American Airlines il 10 settembre (4516 opzioni di vendita contro 748 di acquisto). Infine, Lori Price s'interroga sul ruolo del gruppo Carlyle. La potente multinazionale avrebbe appoggiato la società UNOCAL per ottenere un appalto stimato due miliardi di dollari, cioè la costruzione di un oleodotto attraverso l'Afghanistan.

La petizione on line di Lori Price conta, per ora, 12.615 firme. *"Mi piacerebbe presentarla al Senato e ai media quando avremo raggiunto 20.000 firme".* La lista dei misteri rimasti tali sul *"Nine Eleven"* è lunga. Quanto quella dei profitti che ne sono conseguiti. La petizione, che da alcuni mesi si può consultare su Internet, elenca dodici di questi misteri. Da allora l'undicesimo ha acquistato un'importanza particolare. Si tratta dell'ipotesi che George Bush sia stato avvertito degli attentati.

Valérle Labrousse

* Intervista disponibile su video all'indirizzo seguente:
http://digipressetmp4.teaser.fr/site/page.php?num_art=498&doss=60

Siti:
http://www.petitiononline.com/11601 TFS/petition.html
http://falloutshelternews.com/
http://www.legitgov.org/
http://www.hereinreality.com/insidertrading.html

Mike Walter: "Né missile, né bomba, un aereo American Airlines"

Mike Walter è un giornalista del quotidiano *USA Today*. La sua testimonianza è fondamentale perché afferma di avere visto tutto: l'aereo, la traiettoria, l'impatto e i frammenti.

La mattina dell'11 settembre Mike Walter si trova sulla Colombia Pike, nel senso opposto a quello di Steve Riskus. Il Pentagono è a qualche centinaio di metri alla sua destra quando vede un aereo dell'American Airlines che gli passa sopra, a sinistra. L'aereo vola nella direzione opposta al Pentagono ma, all'improvviso, lo vede virare *"piuttosto lentamente"*. Poi, a suo parere, una volta compiuta la virata, l'aereo avrebbe accelerato, gli avrebbe tagliato la strada e si sarebbe lanciato contro il Pentagono.

Mike Walter è un testimone fondamentale perché descrive ogni fase della catastrofe: la traiettoria dell'aereo, la sua velocità, relativamente moderata all'inizio, l'accelerazione finale e l'impatto. Dice anche di aver visto la scritta "American Airlines" nel momento in cui il velivolo ha virato verso il Pentagono, e di aver avuto tutto il tempo di notare che l'apparecchio volava a bassa quota e che non aveva fatto uscire il carrello di atterraggio. Le sue dichiarazioni confermano le altre testimonianze: l'aereo ha colpito un lampione, è entrato dritto nell'edificio e non ha toccato il suolo prima dell'impatto. Il traffico è intenso, quindi lui procede lentamente, il punto in cui si trova è particolarmente libero e la sua visibilità, contrariamente a quella di Steve Riskus, è perfetta.

"Disintegrazione": un termine equivoco

La sua testimonianza è molto più dettagliata. Egli precisa, infatti, che si è fermato ed è uscito di macchina perché *"sapeva che quello sarebbe stato l'argomento di cui si sarebbe occupato quel giorno",* e perciò ha potuto intravedere i frammenti dell'aereo. Secondo lui, l'esplosione non ha arrecato danni agli alberi e alle macchine che si trovavano nelle vicinanze perché la violenza dell'impatto non si è sviluppata in verticale ma in orizzontale. A suo avviso l'aereo ha continuato la sua corsa all'interno del Pentagono, ma le ali non sono entrate nell'edificio: si sarebbero ripiegate. Secondo Mike Walter l'esplosione è stata tale che l'aereo si è disintegrato. Non nel senso che sarebbe sparito, perché questo termine è equivoco, ma nel senso che la struttura è stata ridotta in piccoli pezzi sparsi un po' ovunque. Afferma di aver visto alcuni uomini raccogliere i frammenti e deporli in sacchi con sopra la scritta *"Evidence"* ['prova'].

Infine, spiega la prima testimonianza da lui resa alla CNN, nella quale dichiarava: *"era come un missile con le ali"*. In realtà, aveva usato una metafora perché, ai suoi occhi, quel giorno, quell'aereo civile *"era come un missile o una bomba, visto che era utilizzato per ammazzare delle persone"*. Mike Walter si arrabbia un po' quando si cerca di verificare quello che ha visto. È categorico: *"Non era un missile, non era una bomba, era un aereo dell'American Airlines e l'ho visto lanciarsi sul Pentagono"*.

Mike Walter è convinto e convincente. Si è dato la pena di tornare con noi sul posto e di mostrarci più volte la traiettoria dell'aereo. Ci ha anche disegnato la collina dove, dopo il dramma, si trovavano i reporter che assistevano ai soccorsi. E ci ha indicato su quale prato i feriti sono stati evacuati, ha mimato l'impatto con le mani... Una sola ombra in questo quadro: Mike Walter è l'unico testimone della nostra inchiesta che dice di aver visto dei frammenti. Grazie, forse, alla posizione in cui si trovava al momento dell'impatto, più a sud-ovest del punto in cui c'è stato lo schianto sul Pentagono?

Patriottismo contro la libertà di stampa

Al di là delle polemiche sollevate dalla tesi di Thierry Meyssan, abbiamo approfittato del fatto che Mike Walter è un giornalista per interrogarlo sulle conseguenze del Patriot Act sulla libertà di stampa americana. Le restrizioni imposte da questa legge sono state applicate fin dall'11 settembre e sono oggetto di un rapporto pubblicato dal RCFP (Reporter Committee for Freedom of the Press) intitolato *Come la guerra contro il terrorismo impedisce l'accesso all'informazione e il diritto del pubblico all'informazione.* Il documento fa riferimento, in particolare, alle difficoltà incontrate dai reporter in Afghanistan, ai quali i militari hanno interdetto le zone strategiche. Mike Walter non nega l'esistenza di questi ostacoli, ma, secondo lui, non è una novità, non essendo la trasparenza - per definizione - il punto forte dei militari. Tuttavia non riesce a immaginare l'eventualità di un complotto o di una qualunque responsabilità dello Stato Maggiore o del governo americani negli attentati dell'11 settembre. Se invece così fosse stato, lo scandalo sarebbe già esploso, perché, dice, *"nessuno può mantenere un segreto in questo paese, soprattutto non il governo e i militari"*.

* Intervista disponibile su video all'indirizzo:
http://digipressetmp4.teaser.fr/site/page.php?num_art=492&doss=60

Il sito dell'RCPF: http://www.rcfp.org/homefrontconfidential/

Richard Benedetto: "Quest'aereo si schianterà sul Pentagono!"

La testimonianza di Richard Benedetto, come Mike Walter giornalista al quotidiano *USA Today,* racconta dettagliatamente gli ultimi istanti del volo AA77. Tuttavia, alcune sue dichiarazioni contraddicono le altre testimonianze.

Al momento della tragedia, anche Richard Benedetto si trova sulla Colombia Pike diretto al suo ufficio. Quando il Pentagono compare sulla sua sinistra non è lontano da Steve Riskus e James Ryan, gli altri testimoni. In quell'istante vede chiaramente un aereo dell'American Arlines passare sopra di lui, a sinistra, e nota che sta volando nella direzione opposta a quella dell'aeroporto Reagan International. Il velivolo vola a bassissima quota, ma il carrello di atterraggio non è sceso. Pensa immediatamente che *"sembra dirigersi sul Pentagono"*. Vede il velivolo accelerare e lanciarsi dritto contro l'edificio. Ma, come James Ryan, non riesce a vedere l'impatto perché la collina gli ostacola la vista. Tuttavia, come James Ryan, descrive una palla di fuoco arancione, un rumore sordo durante l'impatto e lo stesso fumo nero che si alza sopra l'edificio.

Una questione di punto di vista

La testimonianza di Richard Benedetto conferma le dichiarazioni degli altri testimoni (sigla AA sulla coda, lampioni urtati dall'aereo), ma con qualche differenza. Non ha visto l'aereo oscillare come James Ryan, e neanche i frammenti citati da Mike Walter, né distinto l'aereo dopo la tragedia. *"Il fumo era troppo denso e scuro perché si potesse vedere qualche cosa"*. Infine, è particolarmente difficile valutare la descrizione che fa della traiettoria del Boeing perché, se il Pentagono è alla sua sinistra, non si capisce come l'aereo sia potuto arrivare dietro di lui da

sinistra (è quello che afferma anche James Ryan), dal momento che anche Mike Walter, che vede il Pentagono alla sua destra, vede il volo 77 venire da sinistra ed effettuare la virata. Questa differenza di traiettoria è comunque difficile da valutare perché la Colombia Pike fa numerose curve prima di passare davanti al Pentagono; se l'aereo ha tagliato la strada a Steve Riskus è possibile che Richard Benedetto abbia visto, invece, che la seguiva.

Infine, la traiettoria descritta da Mike Walter è valutata in modo approssimativo. Non si tratta di una ricostruzione, ed è difficile dire se la distanza alla quale l'aereo ha effettuato la virata coincida con il punto in cui, dall'altra parte della strada, lo vedeva Richard Benedetto.

Valérie Labrousse

* Intervista disponibile su video all'indirizzo seguente:
http://digipressetmp4.teaser.fr/site/page.php?num_art=498&doss=60

Steve Riskus: "Come in un cartone animato"

Steve Riskus, 24 anni, è tecnico informatico *(hotliner)*. Ha assistito al *crash* sul Pentagono ed è l'autore delle prime fotografie, scattate subito dopo l'impatto. Le pubblica sul suo sito, youthenrage.com, di cui registra il nuovo nome di dominio, criticalthrash.com.

L'11 settembre, verso le 9 di mattino, Steve Riskus imbocca la Colombia Pike per andare da un amico. Il Pentagono è a qualche centinaia di metri sulla sinistra. A un tratto scorge sulla destra un aereo che sorvola la strada, la attraversa e si lancia sul Pentagono. Dice di aver visto tutto: i segni distintivi di un aereo dell'American Airlines, la linea blu e rossa lungo la carlinga. Nota che l'apparecchio vola molto basso, *"all'altezza degli alberi",* va molto veloce e il carrello di atterraggio non è stato tirato giù. Vede l'aereo falciare un lampione dell'autostrada e colpire subito dopo il muro dell'edificio senza toccare il suolo. *"Come in un cartone animato, è immediatamente esploso: fiamme, fumo, non ho potuto vedere se le ali erano penetrate nel muro"*. Ferma la macchina sulla Colombia Pike, subito bloccato per lo choc dell'esplosione e il panico che ne deriva, e scatta alcune foto con la macchina digitale dal bordo della strada. Dopo qualche istante, profondamente scosso, riprende la macchina e cerca di raggiungere il Pentagono, ma presto i mezzi di soccorso, i militari e i poliziotti si

dirigono sul luogo del *crash* e fanno sgomberare le vie di accesso. Allora si reca da un amico e mette on line le sue foto sul sito youthenrage.com.

La testimonianza di Steve Riskus è chiara e precisa. Non ha nessun dubbio sulla natura dell'apparecchio che gli è passato davanti agli occhi e ha colpito il Pentagono. Tuttavia, lui stesso dice che il suo campo visivo, in quel momento, era ridotto dagli alberi che costeggiano la strada e che ha avuto senza dubbio pochissimo tempo, forse due secondi, per vedere il velivolo. Come avrebbe potuto cogliere, dunque, tutti quei dettagli, notare non solo che si trattava di un aereo, ma di un aereo dell'American Airlines, di riconoscere l'aquila tra le due lettere AA, di accorgersi che non c'era il carrello di atterraggio? Steve Riskus aveva appena sentito parlare degli attacchi al WTC. Ha interpretato quello che ha visto in funzione del contesto? Alcuni elementi nella sua testimonianza contraddicono comunque la versione ufficiale. Secondo lui il velivolo sarebbe entrato frontalmente nell'edificio e non con una angolatura di 45°. Inoltre non avrebbe toccato il suolo prima di esplodere contro l'edificio. Infine, Steve Riskus precisa di non aver visto frammenti dell'aereo nonostante si sia fermato a meno di 200 m dal punto dell'impatto, giusto il tempo di scattare numerose fotografie nelle quali non compare nessun elemento che permetta di riconoscere un aereo.

Il caso di Steve Riskus è particolare. Questo fan del surf ha creato nell'ottobre 2000 un sito dedicato allo skate-board. Ora, il 10 settembre 2001, la sera prima del *crash,* registra un nuovo nome di dominio, criticalthrash.com. Il nome e la data fanno riflettere. Secondo Steve Riskus, questo nuovo nome è più trendy, l'ha copiato da un'espressione di moda tra i fan della bicicletta, *bycyclethrash,* e lo ha registrato il 10 settembre perché *"quel giorno, tutti hanno fatto qualcosa, io ho registrato questo nome, è un caso"*. Inizialmente, ha pubblicato le fotografie nei due diversi siti. Il giorno stesso aggiunge un link sulla sua home page, ma poi decide di toglierlo. Solo le persone ben informate possono effettivamente arrivare alla pagina digitando un indirizzo molto preciso a cui non si può accedere in altro modo. Perché? *"Perché non volevo mischiare tutto, il mio sito non ha niente a che fare con questa storia. Ho avvertito la gente che poteva vedere le mie foto digitando questo indirizzo"*. Tuttavia, se la reticenza di Steve Riskus a mettere sul suo sito fotografie che non hanno niente a che vedere con l'argomento che tratta è comprensibile, rimane il fatto che, qualche mese più tardi, aggiunge alla sua pagina sul *crash* una

lista di testimoni.

Nel frattempo Steve Riskus riceve delle e-mail, tra cui alcune che fanno riferimento alla data di registrazione del suo sito criticalthrash.com. *"Anche i miei amici mi hanno chiesto spiegazioni".* Poi sente parlare del libro di Thierry Meyssan, è interpellato in proposito da un internauta che chiede informazioni. Questo è il motivo per cui aggiunge questa lista. In alcuni forum di discussione il caso di Steve Riskus e del suo criticalthrash è sembrato *"sospetto".*

Certo, Riskus ha effettivamente depositato questo nuovo nome il 10 settembre. Ma il suo sito esisteva prima sotto il nome di youthenrage.com. La registrazione del sito è stata fatta in buona fede, il suo nome appare sul server di registrazione. Ignora da quando la registrazione di criticalthrash è stata operativa. Ma se teniamo conto delle sue motivazioni, si può supporre che saperlo non fosse tanto importante per lui perché, comunque, il suo sito era già accessibile. Quello che non si riesce a capire, sei mesi dopo il *crash,* è come mai la stampa non ha utilizzato quelle fotografie, offerte gratuitamente, che sono tra le prime scattate dopo l'evento. Rimane un'ultima domanda: come mai l'FBI, che pretende di avere in mano tutti gli elementi d'inchiesta dell'attentato, non ha creduto utile, in questo caso, usare queste fotografie?

Una persona con "buone intenzioni"

Fatto sta che un giorno Riskus riceve una strana telefonata dalla Francia. Una persona, che dice di avere *"buone intenzioni"* e di cui *"non ricorda il nome",* lo mette in guardia contro Thierry Meyssan sostenendo che è manipolato dalla CIA. Curioso atteggiamento quello di darsi la pena di chiamare dalla Francia per prendere le difese di qualcuno che, tutto sommato, non è particolarmente minacciato. Steve Riskus non sembra granché turbato dalla polemica francese né dalla possibilità di una manipolazione americana nella responsabilità degli attentati dell'11 settembre. Le e-mail passano, è abituato a Internet e risponde a tutti, ma non gli interessa l'identità dei suoi interlocutori. Ha ricevuto per caso una e-mail o una chiamata da un certo Thierry Meyssan o da qualcuno del Réseau Voltaire? Non se lo ricorda, non crede, ma è certo di *"non essersi mai rifiutato di rispondere a qualcuno".* Non è quello che ci è stato riferito da Thierry Meyssan, il quale afferma che uno dei suoi collaboratori

avrebbe parlato al telefono con Riskus e che quest'ultimo avrebbe riagganciato in piena conversazione.

Valérle Labrousse

* Intervista disponibile su video all'indirizzo:
http://digipressetmp4.teaser.fr/site/page.php?num_art=490&doss=60

James Ryan : "È stato un incubo".

James Ryan non aveva mai testimoniato davanti ai media. Ha contattato Digipresse dopo aver letto l'intervista di Thierry Meyssan sul link di informazione di Yahoo!/Digipresse in seguito alla pubblicazione de *L'incredibile menzogna.* Parole scioccanti per un ex militare, ma mai quanto il terribile spettacolo del *crash* del volo AA77.

James Ryan, 27 anni, è commercialista in una società informatica ed ex addetto stampa della US Navy. Quel giorno deve andare da un meccanico che si trova sulla Colombia Pike, che costeggia il Pentagono. Sente passare un aereo ma non vi presta molta attenzione perché la zona è sorvolata regolarmente. Tuttavia, percepisce uno strano rumore, che interpreta come quello di motori che si spengono. Alza gli occhi e vede, a bassissima quota, un velivolo che riconosce subito, dice, come un Boeing dell'American Airlines. Precisa di riconoscere il marchio della compagnia e il velivolo metallizzato, e afferma di riuscire a distinguere anche gli oblò. Subito, però, Ryan si preoccupa perché nota che l'aereo segue una traiettoria inusuale, dal momento che non si dirige verso l'aeroporto Reagan International, ma soprattutto perché si accorge che il velivolo è in fase di atterraggio pur non essendo stati attivati né i flap né il carrello. L'aereo sorvola la sua macchina. In quell'istante osserva le ali oscillare, come se l'apparecchio stesse planando e avesse appena *"evitato la torre di controllo"* nel tentativo di stabilizzarsi. Proprio allora, con un rumore stridente, l'aereo accelera e si lancia diritto in direzione dell'ala ovest del Pentagono. James Ryan non ha potuto vedere l'impatto perché in quel punto il terreno è rialzato, ma ha seguito con lo sguardo il velivolo sparire dietro gli alberi, poi ha sentito un rumore sordo e ha visto del fumo nero salire verso il cielo. È sicuro che si tratta del velivolo che ha visto passare rasoterra. *"Qualche istante prima, il Pentagono era intatto e poi, dopo il* crash, *l'aereo non è più riapparso".*

Commosso ma convinto

Su alcuni punti James Ryan fornisce gli stessi dettagli degli altri testimoni - si tratta di un aereo dell'American Airlines di cui riconosce il marchio e la coda - e diventa persino più preciso dicendo che è riuscito a vedere gli oblò. Molto commosso, confessa di avere tuttora incubi e dice che si ricorderà per sempre di quell'aereo. Anche lui ha scattato qualche foto dopo il *crash,* tra cui quella di un militare della US Navy, inebetito dallo choc.

La fragilità di James Ryan non nasconde però una certa determinazione quando comincia a mimare l'aereo. E allora quanto viene descritto può creare qualche confusione. Il suo gesto, molto veloce, potrebbe infatti far pensare più al volo finale di un missile che a quello di un jet civile. Il suo modo di testimoniare, però, è estremamente soggettivo, pervaso di emozione, e non si può ragionevolmente trarne nessuna conclusione obbiettiva. Ma la sua testimonianza si distingue dalle altre. È l'unico a parlare di un rumore particolare, simile a quello di motori che si spengono, l'unico ad aver visto l'aereo oscillare prima di accelerare.

James Ryan non ha voluto ritornare sul luogo dell'attentato. Ha tuttora incubi e si ricorda sempre di *"ogni dettaglio di quell'aereo"*. I suoi occhi si velano di lacrime quando racconta che un istante dopo la tragedia aveva visto nel cielo, sopra al fumo nero che si sprigionava dal Pentagono, due aquile nere che sorvolavano la scena del dramma. Una coppia di uccelli, famosi in tutta la regione, dicono. *"Era come se fosse il segno che avremmo ritrovato le nostre forze, come una fenice che rinasce dalle proprie ceneri"*.

Valérle Labrousse

* Intervista disponibile su video all'indirizzo:
http://digipressetmp4.teaser.fr/site/page.php?num_art=490&doss=60

Ed Plaugher: la memoria a ritroso

Ed Plaugher, comandante dei pompieri di Arlington, era insieme ai suoi uomini sul luogo dell'attentato per partecipare con le squadre federali ai soccorsi e alla lotta contro l'incendio divampato al Pentagono e durato

alcuni giorni.

Ed Plaugher afferma, quasi ridendo: *"le posso garantire che c'era un aereo"*. Prolisso, il capo dei pompieri di Arlington fa un elenco esaustivo dei frammenti che dice di avere visto nel punto dell'impatto: *"le ali, la fusoliera, i sedili, i motori, i carrelli, e la scatola nera"*. Eppure il 12 settembre, nel corso di un breve briefing al Pentagono, dichiarava ai giornalisti che non c'era *"altro che piccoli frammenti di aereo e soprattutto né fusoliera né relitti importanti"*.

Il suo tono insicuro ricorda il disagio che tradiva otto mesi prima quando quasi rifiutò di testimoniare durante la stessa conferenza stampa in cui gli era stato chiesto cosa pensava dei frammenti sparsi sull'autostrada di fronte al Pentagono. Allora rispose che non aveva visto niente e preferiva che i giornalisti si rivolgessero direttamente ai testimoni oculari. Quindi, Ed Plaugher ha ritrovato la memoria. Ma come ha fatto a vedere i sedili dell'aereo quaranta minuti dopo l'esplosione se l'aereo, secondo la versione ufficiale, si è letteralmente disintegrato? Nella sua intervista alla Digipresse, il capo dei pompieri giustifica anche l'utilizzo dell'acqua in un incendio di kerosene. Spiegazioni che, a prima vista, secondo l'addetto stampa dei pompieri di Parigi, sembrano plausibili. Ed Plaugher dichiara che l'acqua non è adatta per spegnere un incendio di kerosene *"finché il carburante è liquido, ma appena si è consumato con gli oggetti, appena è evaporato si può usare"*. Certo, però Ed Plaugher ammette: l'acqua è stata usata come *"primo agente",* e questo, secondo il responsabile dei pompieri francesi, è strano, a meno che l'acqua non sia stata utilizzata lontano dal focolaio.

Un altro mistero, anche se Ed Plaugher afferma di averle viste, riguarda le scatole nere ritrovate soltanto il 14 settembre, *"nel punto preciso in cui l'aereo si è schiantato sul Pentagono"*. Lo stesso giorno, Dick Bridges, responsabile dei pompieri, precisa che sono state danneggiate ma che l'FBI crede di poterne estrarre comunque i dati. Poco dopo l'FBI dichiara che non ci sono dati utilizzabili. Eppure, a sei mesi dall'attentato, l'FBI diffonde una dichiarazione contro il libro di Thierry Meyssan fornendo come prove irrefutabili i dati emersi da queste scatole nere...

La contraddizione è dunque a rigore, nei dati forniti all'opinione pubblica da alcuni mesi. Così, all'inizio, non esistevano frammenti importanti dato che lo schianto e il fuoco avevano fatto scomparire tutto.

Prove confidenziali

L'FBI ha rifiutato di incontrarci ma ci ha concesso di rispondere a qualche domanda per telefono. Il suo rappresentante, in occasione di una dichiarazione ufficiale a proposito del libro di Thierry Meyssan, ci garantisce che ormai l'FBI è in possesso di tutti gli elementi di prova dell'esistenza di un aereo. Quindi, oggi, esistono tracce del volo 77 con frammenti autenticati da *"un numero di serie della compagnia aerea"*. Tuttavia, quando gli si chiede perché questi elementi non vengono mostrati alla stampa e all'opinione pubblica, mettendo così a tacere i detrattori della tesi ufficiale, Fred Murnay, portavoce dell'FBI, dichiara che l'inchiesta *"non è terminata"* e che, di conseguenza, le prove restano confidenziali.

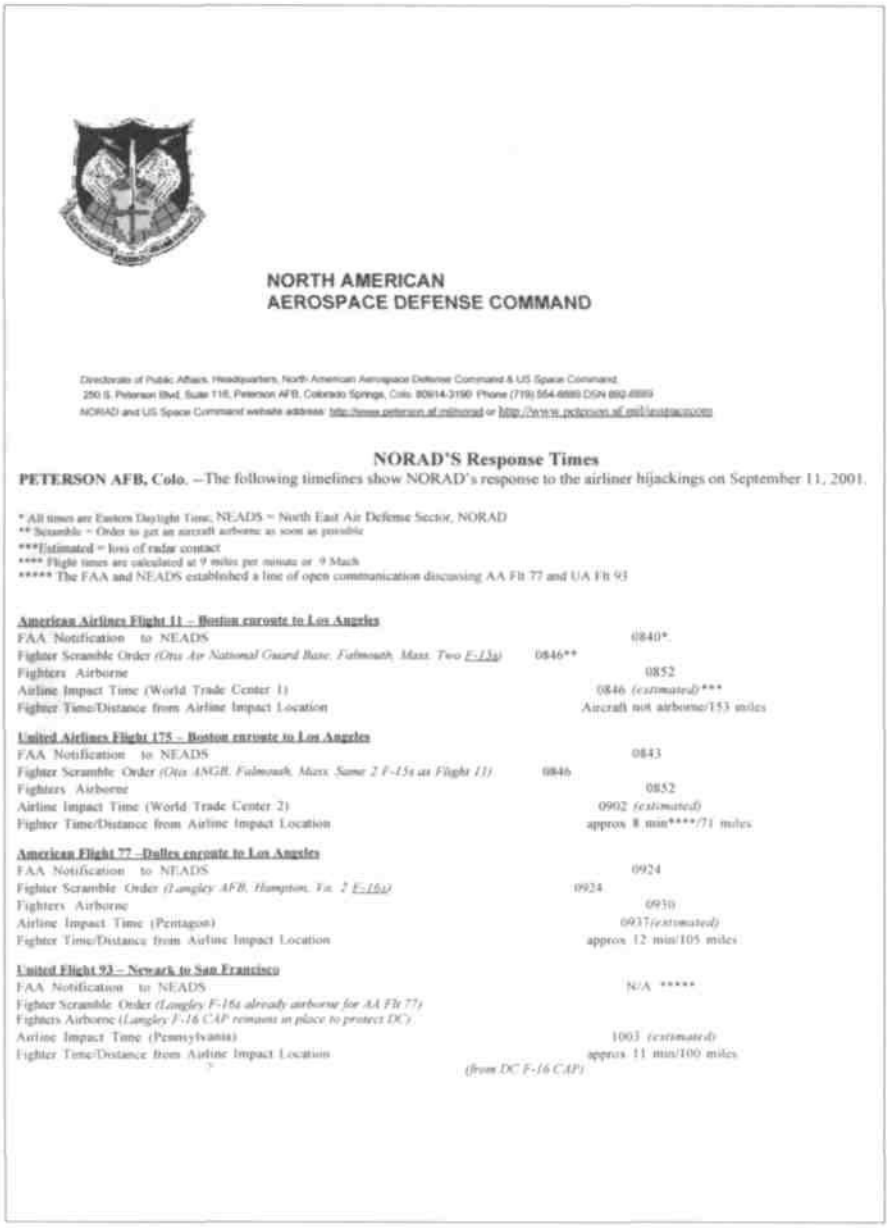
Al contrario, secondo il sito dell'FBI, dal 26 settembre l'inchiesta sarebbe stata affidata al DOD, dipartimento americano della Difesa. Interrogato su questo punto, Fred Murnay smentisce. Persi per un po' nei meandri kafkiani dell'amministrazione federale, alla fine riusciamo a ottenere il nome del magistrato incaricato dell'inchiesta. È il procuratore Mc Nulty, addetto al dipartimento della contea di Arlington, dove è situato il Pentagono. Rifiuta di parlare con noi e il suo ufficio stampa conclude con queste parole: *"questa inchiesta non è vicina alla conclusione"*. Certo, ma quanto tempo ci vorrà? *"Probabilmente anni"*. C'è dunque motivo di interrogarsi su quello che l'FBI ha scoperto durante le indagini e la raccolta di prove: se infatti gli elementi sono stati *"tutti raccolti",* come dice Fred Murnay, per quale motivo, allora, non inizia l'inchiesta pubblica?

Valérie Labrousse

* Intervista disponibile su video all'indirizzo seguente:
http://digipressetmp4.teaser.fr/site/page.php?num_art=498&doss=60

La cronologia del NORAD

(15 settembre 2001)



NORTH AMERICAN
AEROSPACE DEFENSE COMMAND

Directorate of Public Affairs, Headquarters, North American Aerospace Defense Command & US Space Command
250 S. Peterson Blvd, Suite 116, Peterson AFB, Colorado Springs, Colo. 80914-3190 Phone (719) 554-6889 DSN 692-6889
NORAD and US Space Command website address: http://www.peterson.af.mil/norad or http://www.peterson.af.mil/spacecom

NORAD'S Response Times

PETERSON AFB, Colo. --The following timelines show NORAD's response to the airliner hijackings on September 11, 2001.

* All times are Eastern Daylight Time; NEADS = North East Air Defense Sector, NORAD
** Scramble = Order to get an aircraft airborne as soon as possible
***Estimated = loss of radar contact
**** Flight times are calculated at 9 miles per minute or .9 Mach
***** The FAA and NEADS established a line of open communication discussing AA Flt 77 and UA Flt 93

American Airlines Flight 11 – Boston enroute to Los Angeles

FAA Notification to NEADS		0840*
Fighter Scramble Order *(Otis Air National Guard Base, Falmouth, Mass. Two F-15s)*	0846**	
Fighters Airborne		0852
Airline Impact Time (World Trade Center 1)		0846 *(estimated)****
Fighter Time/Distance from Airline Impact Location		Aircraft not airborne/153 miles

United Airlines Flight 175 – Boston enroute to Los Angeles

FAA Notification to NEADS		0843
Fighter Scramble Order *(Otis ANGB, Falmouth, Mass. Same 2 F-15s as Flight 11)*	0846	
Fighters Airborne		0852
Airline Impact Time (World Trade Center 2)		0902 *(estimated)*
Fighter Time/Distance from Airline Impact Location		approx 8 min****/71 miles

American Flight 77 – Dulles enroute to Los Angeles

FAA Notification to NEADS		0924
Fighter Scramble Order *(Langley AFB, Hampton, Va. 2 F-15s)*	0924	
Fighters Airborne		0930
Airline Impact Time (Pentagon)		0937*(estimated)*
Fighter Time/Distance from Airline Impact Location		approx 12 min/105 miles

United Flight 93 – Newark to San Francisco

FAA Notification to NEADS		N/A *****
Fighter Scramble Order *(Langley F-16s already airborne for AA Flt 77)*		
Fighters Airborne *(Langley F-16 CAP remains in place to protect DC)*		
Airline Impact Time (Pennsylvania)		1003 *(estimated)*
Fighter Time/Distance from Airline Impact Location		approx 11 min/100 miles *(from DC F-16 CAP)*

Conferenza di Thierry Meyssan sotto gli auspici della lega araba

"Chi ha commissionato gli attentati dell'11 settembre?"

8 aprile 2002

Riportiamo di seguito il testo della conferenza tenuta da Thierry Meyssan l'8 aprile 2002, presso il centro Zayed, ad Abu Dhabi (Emirati Arabi Uniti), sotto l'auspicio della Lega Araba, in presenza del corpo diplomatico e della stampa internazionale.

Nei primi minuti dopo l'attentato al World Trade Center, alcuni ufficiali hanno suggerito alla stampa che il mandante era Osama bin Laden, paradigma del fanatismo orientale. Di lì a poco, il nuovo direttore dell'FBI, Robert Mueller III, ha fatto il nome di diciannove kamikaze accusandoli e chiedendo tutti i mezzi della sua Agenzia e dei servizi segreti per braccare i loro complici. L'FBI non ha, quindi, mai iniziato un'indagine ma ha coordinato una caccia all'uomo che ha assunto, agli occhi del pubblico americano, le sembianze di una caccia all'arabo, al punto che alcuni fanatici hanno aggredito e finanche ucciso cittadini arabi che costoro ingenuamente giudicavano collettivamente responsabili degli attentati.

Non c'è stata neanche un'inchiesta da parte del Congresso, che ha rinunciato a esercitare la sua funzione costituzionale su richiesta della Casa Bianca, con il pretesto di non minacciare la sicurezza nazionale.

Non c'è stata nessuna inchiesta da parte della stampa, che, invece, è stata convocata alla Casa Bianca e pregata di astenersi da qualsivoglia indagine per non nuocere alla sicurezza nazionale.

Se analizziamo gli attentati dell'11 settembre, notiamo innanzitutto che sono più gravi di quanto non riconosca la versione ufficiale:

- Sappiamo che erano coinvolti quattro aerei, ma ci fu un momento in cui si parlò di undici aerei. In realtà, l'esame dei movimenti di insider trading fatti a margine degli attentati rivelano speculazioni al ribasso su tre compagnie aeree: American Airlines, United Airlines e KLM Royal Deutch Airlines.

- Non abbiamo mensionato l'attentato alla dépendance della Casa Bianca, l'Old Executive Office Building (detto "palazzo Eisenhower"). Eppure, il canale ABC ha mandato in onda, in diretta, la mattina dell'11 settembre, le immagini di un incendio che stava distruggendo i servizi della Presidenza.

- Non abbiamo nemmeno preso in considerazione il crollo di un terzo palazzo a Manhattan, avvenuto indipendentemente dalle Twin Towers. Questo terzo palazzo non è stato colpito da un aereo, eppure è stato anch'esso distrutto da un incendio prima di crollare per cause

sconosciute. L'edificio ospitava la principale base segreta della CIA nel mondo. L'agenzia vi si dedicava allo spionaggio economico più che allo spionaggio strategico e questo in barba alla lobby dell'industria bellica.

Se analizziamo l'attentato al Pentagono, constatiamo che la versione ufficiale è solo un'enorme menzogna.

Secondo il dipartimento della Difesa, un Boeing 757, di cui si era persa traccia sopra l'Ohio, avrebbe percorso 500 km senza essere intercettato. Sarebbe entrato nello spazio aereo del Pentagono e sarebbe atterrato sul prato dell'eliporto, sarebbe rimbalzato su quest'ultimo, si sarebbe rotta l'ala destra urtando un gruppo elettrogeno, avrebbe colpito la facciata al livello del pianterreno e del primo piano, sarebbe entrato interamente nell'edificio dove sarebbe integralmente bruciato, lasciando solo due scatole nere inutilizzabili e alcuni frammenti di corpi dei passeggeri.

È ovviamente impossibile che un Boeing 757 entri nello spazio aereo del Pentagono senza essere abbattuto dalle cinque batterie di missili che proteggono l'edificio.

Se osserviamo le fotografie della facciata scattate pochi minuti dopo l'attentato, prima ancora che i pompieri di Arlington avessero avuto il tempo di mobilitarsi, non si vede alcuna traccia dell'ala destra dell'aereo, in fiamme, davanti alla facciata, né alcun buco nella facciata attraverso il quale l'aereo sia potuto penetrare nell'edificio.

Senza temere il ridicolo, il dipartimento della Difesa afferma che i reattori in acciaio temperato si sarebbero smaterializzati sotto l'effetto dell'impatto, senza però danneggiare la facciata.

L'alluminio della fusoliera sarebbe entrato in combustione a più di 2500° Celsius all'interno dell'edificio e si sarebbe trasformato in gas, mentre i corpi dei passeggeri sarebbero stati così poco danneggiati dal fuoco da poter essere ulteriormente identificati grazie alle impronte digitali.

Rispondendo ai giornalisti, in occasione di una conferenza stampa al Pentagono, il comandante dei pompieri ha detto che non rimaneva *"nessun frammento voluminoso dell'aereo, né pezzi di fusoliera, né niente di questo tipo"*. Ha dichiarato che né lui né i suoi uomini sapevano dove fosse finito l'aereo.

Lo studio delle fotografie ufficiali della scena dell'attentato, scattate e diffuse dal dipartimento della Difesa, mostra che nessuna parte del Pentagono reca i segni di un impatto imputabile a un Boeing 757.

Bisogna arrendersi all'evidenza: è impossibile che l'attentato commesso l'11 settembre al Pentagono e che ha ucciso 125 persone, sia stato causato da un aereo di linea.

E dato che i lavori di ricostruzione immediatamente iniziati all'indomani dell'attacco hanno devastato la scena dell'attentato, disponiamo solo di elementi parziali per ricostruire l'evento. Questi elementi convergono verso un'ipotesi unica che non è possibile avvalorare con certezza.

Un controllore di volo di Washington ha testimoniato di aver osservato sul radar la comparsa di un oggetto che volava a 800 km l'ora e si dirigeva inizialmente verso la Casa Bianca, quindi aveva virato molto bruscamente verso il Pentagono sul quale si era schiantato. Questo controllore ha affermato che le caratteristiche del volo potevano essere soltanto quelle di un velivolo militare.

Alcune centinaia di testimoni hanno detto di aver sentito *"un rumore stridente paragonabile a quello di un aereo da caccia",* in nessun modo a quello di un aereo civile.

Altri testimoni oculari hanno raccontato di aver visto *"qualcosa come un missile da crociera con le ali"* oppure un velivolo di piccole dimensioni, *"come un aereo che può contenere da 8-12 persone".*

L'apparecchio è penetrato nell'edificio senza causare danni importanti sulla facciata e ha attraversato diversi anelli del Pentagono, aprendo un foro sempre più largo in ogni parete che attraversava. Il foro finale, perfettamente circolare, misurava circa 2 m di diametro. Perforando il primo anello del Pentagono l'apparecchio ha provocato un incendio tanto violento quanto improvviso. Fiamme gigantesche si sono sprigionate dal palazzo lambendo le facciate e si sono spente velocemente lasciando una nuvola di fuliggine nera. L'incendio si è propagato in una parte del primo anello del Pentagono e in due corridoi perpendicolari ed è stato così improvviso che non c'è stato il tempo di attivare le misure antincendio.

Tutte queste testimonianze e queste osservazioni potrebbero corrispondere al lancio di un missile dell'ultima generazione del genere AGM, munito di una carica cava e di una punta all'uranio impoverito del tipo MLU, guidato da GPS. Questo tipo di velivolo ha l'apparenza di un piccolo aereo civile, ma non è un aereo, emette un rumore simile a quello di un caccia, si può guidare con sufficiente precisione da farlo entrare da una finestra, perfora le blindature più resistenti e provoca - indipendentemente dall'effetto di perforazione - un incendio istantaneo che

sprigiona un calore superiore ai 2000° Celsius.

Questo tipo di velivolo è progettato congiuntamente dalla Marina e dall'Aeronautica militare. È ispirato a un aereo. Il velivolo che è stato usato sul Pentagono ha distrutto la parte dell'edificio nella quale era in corso di installazione il nuovo centro di comando della US Navy. Dopo questi attentati, il capo di Stato Maggiore della US Navy, ammiraglio Vern Clark, non ha raggiunto la sala di comando del National Military Joint Intelligence Center come gli altri ufficiali di Stato Maggiore, ma ha lasciato precipitosamente il Pentagono.

Chi era in grado di sparare un missile di ultima generazione sul Pentagono? La risposta ci viene dalle confidenze di Ari Fleischer, portavoce della Casa Bianca, e di Karl Rove, segretario generale della Casa Bianca, fatte ai giornalisti del *New York Times* e del *Washington Post.* Confidenze che gli interessati hanno poi smentito, qualche giorno dopo, con la scusa di essersi espressi male a causa dell'emozione.

Secondo queste persone, vicine a George W. Bush, i servizi segreti avevano ricevuto in mattinata una telefonata dai mandanti degli attentati, probabilmente effettuata per porre delle condizioni. Per accreditare la chiamata gli assalitori hanno rivelato i codici segreti di trasmissione e di riconoscimento della Presidenza. Ora, solo poche persone di fiducia, ai vertici dello Stato, potevano disporre di questi codici. Quindi, almeno uno dei mandanti degli attentati dell'11 settembre era un alto dirigente, militare o civile, degli Stati Uniti d'America.

Per accreditare la favola dei terroristi islamici, le autorità americane hanno pensato ai kamikaze.

Per quanto sia possibile a persone ben organizzate introdurre armi all'interno di un aereo di linea, i kamikaze avrebbero usato come armi solo coltellini. Essi avrebbero imparato a pilotare Boeing 757 in poche ore su qualche simulatore di volo e sarebbero diventati migliori dei piloti professionisti, tanto da realizzare senza esitazioni complesse manovre di avvicinamento.

Il dipartimento della Giustizia non ha mai spiegato come è arrivato a compilare la lista dei kamikaze. Le compagnie aeree hanno dato il numero esatto dei passeggeri in ogni aereo e liste di passeggeri incomplete che non comprendono le persone imbarcate all'ultimo momento. Controllando queste liste, si può osservare che non ci sono i nomi dei kamikaze e che il numero di passeggeri non identificati è solo di tre nel volo 11e due nel

volo 93. È quindi impossibile che i diciannove kamikaze siano stati tutti imbarcati. Tra l'altro, molte persone di cui è stato fatto il nome si sono fatte vive da allora. L'FBI sostiene però che i pirati sono stati identificati con certezza, e la diffusione di informazioni complementari come le date di nascita rende improbabile ogni omonimia. A coloro che avrebbero ancora dubbi l'FBI offre una prova ridicola: mentre gli aerei sono bruciati e le Twin Towers sono crollate, il passaporto di Mohammed Atta sarebbe stato ritrovato miracolosamente intatto tra le rovine fumanti del World Trade Center.

L'esistenza di pirati dell'aria, questi o altri, è confermata dalle telefonate che avrebbero fatto i passeggeri ai loro familiari o alle autorità. Purtroppo queste testimonianze si conoscono solo per sentito dire, non sono mai state rese note, neanche quando erano state registrate. Non è stato possibile verificare se siano effettivamente state fatte da un telefono cellulare o dai telefoni di bordo.

Anche in questo caso, dobbiamo credere all'FBI sulla parola.

Ma, in realtà, non era necessario usare pirati dell'aria per commettere questi attentati. La tecnologia Global Hawk, elaborata dall'US Air Force permette di assumere il controllo di un aereo di linea scavalcando l'equipaggio e di guidarlo a distanza.

Rimane lo spauracchio Osama bin Laden. Anche se si è ammesso che fu collaboratore o agente della CIA durante la guerra contro i sovietici in Afghanistan, ora si tenta di farci credere che si sarebbe ribellato e sarebbe diventato il nemico numero uno degli Stati Uniti. Neanche questa favola regge all'analisi. Il quotidiano francese *Le Figaro* ha rivelato che, nel luglio scorso, Osama bin Laden era ricoverato all'ospedale americano di Dubai, dove, tra le altre, aveva ricevuto la visita del capo dell'agenzia locale della CIA. Il canale americano CBS ha rivelato che il 10 settembre Osama bin Laden era in dialisi all'ospedale americano di Rawalpindi, sotto la protezione dell'esercito pachistano. E il giornalista francese Michel Peyrard - che è stato prigioniero dei talebani - ha raccontato che, a novembre, mentre gli USA bombardavano altre zone del paese, Osama bin Laden viveva apertamente a Jalalabad. Ma come si fa a credere che il più grande esercito del mondo sia venuto fino in Aghanistan per arrestarlo senza però riuscire a trovarlo, e che il Mullah Omar sia sfuggito all'*armada* americana scappando in motocicletta?

Considerando gli elementi che vi ho appena mostrato appare chiaro che

gli attentati dell'11 settembre non sono imputabili a terroristi stranieri venuti da ambienti arabo-musulmani - anche se alcuni esecutori possono essere islamici -, ma a terroristi americani.

All'indomani degli attentati dell'11 settembre 2001, la Risoluzione 1368 del Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite ha riconosciuto *"il diritto inerente alla legittima difesa individuale o collettiva in conformità con la Carta"* e ha precisato: *"Il Consiglio di Sicurezza chiama tutti gli stati a unire le forze per consegnare alla giustizia gli autori, organizzatori e mandanti di questi attacchi terroristici e sottolinea che coloro che si assumono la responsabilità di aiutare, sostenere e ospitare gli autori, organizzatori e mandanti di questi atti dovranno renderne conto"*.

Se si vuole rispondere a questo appello del Consiglio di Sicurezza, applicare la Risoluzione 1368 e punire i veri colpevoli, l'unico modo di identificarli con precisione sarebbe di costituire una commissione d'inchiesta, la cui indipendenza e obiettività siano garantite dalle Nazioni Unite. Sarebbe anche l'unico modo per preservare la pace internazionale. Vostra Altezza, Eccellenza, signore, signori, le offensive militari esterne degli Stati Uniti d'America sono sprovviste di legittimo fondamento nel diritto internazionale, che si tratti delle recenti azioni in Afghanistan o di quelle annunciate in Iran, in Iraq e in numerosi altri paesi.

Sito del Centro Zayed: http://www.zccf.org.ae
Versione araba:
http://www.zccf.org.ae/LECTURES/A2_lectures/201.htm

Versione inglese:
http://www.reseauvoltaire.net/actu/ligue-arabe_en.htm

Versione spagnola:
http://www.reseauvoltaire.net/actu/ligue-arabe_es.htm